

**Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique**

## **Réaménagement et extension du port de La Turballe**

**Enquête publique unique du 29 juin au 31 juillet 2020 portant sur :**

**l'autorisation environnementale unique**

**l'autorisation au titre du Code des transports**

**la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de La Turballe**

**le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime**

### **Rapport d'enquête**

**Commissaire enquêteur : Jany Larcher**

**Désignation par le Tribunal administratif de Nantes**

**(Décision n° E20000048/44 du 6 mai 2020)**

# Table des matières

1. Dispositions générales.....	6
1.1. Objets de l'enquête publique.....	6
1.2. Cadre réglementaire.....	6
1.2.1. Cadre réglementaire de l'autorisation environnementale unique.....	6
1.2.2. Cadre réglementaire de l'autorisation au titre du Code des transports.....	8
1.2.3. Cadre réglementaire de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.....	8
1.2.4. Cadre réglementaire pour le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime.....	8
1.2.5. Réalisation d'une enquête publique unique.....	8
2. Le dossier de demande d'autorisation environnementale unique (AEU).....	9
2.1 Présentation du projet.....	9
2.1.1 Le pétitionnaire.....	9
2.1.2. Localisation du projet.....	9
2.1.3. Contexte portuaire et objectifs du projet.....	9
2.1.3.1. Présentation du port.....	9
2.1.3.2. les secteurs portuaires et leurs activités.....	10
2.1.3.3. Les objectifs du projet.....	11
2.1.4. Présentation des travaux projetés.....	12
2.1.4.1. Plan général des travaux.....	12
2.1.4.2. Déconstruction de la digue.....	14
2.1.4.3. Construction de la nouvelle digue.....	14
2.1.4.4. Dragage du chenal extérieur et de l'avant port.....	14
2.1.4.5. Extension du terre-plein.....	15
2.1.4.6. Construction de la contre-digue (épi des brebis).....	15
2.1.4.7. Aménagement du quai EMR.....	15
2.1.4.8. Darses pour élévateurs à bateaux.....	16
2.1.4.9. Aménagement d'un avant-port pour la plaisance.....	16
2.1.4.10. Déplacement de l'embarcadère passagers.....	16
2.1.4.11. Déconstruction de la porte anti-tempête et suppression de l'ancienne darse.....	16
2.1.5. Planning de réalisation.....	16
2.1.6. Procédés et modalités d'exploitation du port.....	18
2.1.6.1. les installations classées (ICPE) du port.....	18
2.1.6.2. la gestion des eaux.....	18
2.1.6.3. Le règlement du port.....	19
2.1.6.4. Les circulations terrestres dans l'emprise portuaire.....	19
2.1.6.5. Les circulations dans le port et en entrée de port.....	20
2.2. Étude des impacts du projet.....	20
2.2.1. Contenu de l'étude d'impact.....	20
2.2.2. Synthèse des enjeux, effets attendus et mesures associées.....	21
2.2.2.1. Sur la qualité de l'eau.....	21
a) caractérisation de l'état initial.....	21
b) principales incidences et mesures associées.....	21
2.2.2.2. Sur la qualité des sédiments.....	21
a) synthèse de l'état initial.....	21
b) principales incidences et mesures associées.....	22
2.2.2.3. Sur les habitats.....	22
a) synthèse de l'état initial.....	22
b) principales incidences et mesures associées.....	22

2.2.2.4. Sur la flore.....	22
2.2.2.5. Sur la faune.....	22
a) synthèse de l'état initial.....	22
b) principales incidences et mesures associées.....	22
2.2.2.6. Sur le bruit.....	23
a) synthèse de l'état initial.....	23
b) principales incidences et mesures associées.....	23
2.2.2.7. Sur les activités portuaires.....	24
a) synthèse de l'état initiale.....	24
b) principales incidences et mesures associées.....	24
2.2.2.8. Sur le trait de côte.....	26
2.2.3. Compatibilité avec le SDAGE, le SAGE et la DCSMM.....	26
2.2.3.1. Compatibilité avec le SDAGE du bassin Loire-Bretagne.....	26
2.2.3.2. Compatibilité avec le SAGE Estuaire de la Loire.....	27
2.2.3.3. Compatibilité avec la Directive cadre stratégie pour le milieu marin.....	27
2.2.4. Evaluation des incidences NATURA 2000.....	28
2.2.4.1. Recensement des sites.....	28
2.2.4.2. Exposé des incidences attendues.....	29
2.2.4.2 Evaluation des effets sur les habitats, espèces, habitats d'espèces et mesures associées.....	29
a) sur les habitats marins d'intérêt communautaire.....	29
b) sur les mammifères marins d'intérêt communautaires.....	30
c) sur les oiseaux marins d'intérêt communautaires.....	30
d) mesures associées.....	30
2.3. Les concertations préalables.....	30
2.3.1. Les modalités de la concertation réglementaire.....	31
2.3.1.1. Le dispositif d'information du public.....	31
2.3.1.2. Les rencontres de la concertation.....	31
2.3.1.3. Les supports d'expression.....	31
2.3.2. Le bilan de la concertation préalable.....	32
2.4. Les avis des personnes publiques associées et autres avis administratifs.....	32
2.4.1. Avis se rapportant à la procédure d'autorisation environnementale unique.....	32
2.4.1.1. Avis de la CLE du SAGE Estuaire de la Loire.....	32
2.4.1.2. Avis de l'ARS des pays de la Loire.....	33
2.4.1.3. Avis du CEREMA.....	33
2.4.1.4. Avis relatifs à l'archéologie terrestre et sous-marine.....	33
2.4.2. Avis se rapportant à la procédure au titre du Code des transports.....	34
2.4.2.1. Avis du concessionnaire du port de La Turballe.....	34
2.4.2.2. Avis du Conseil régional des Pays de la Loire.....	34
2.4.2.3. Avis du Conseil municipal de La Turballe.....	34
2.4.2.4. Avis de la Communauté d'agglomération CAP Atlantique.....	34
2.4.2.5. Avis du Conseil municipal de Piriac-sur-Mer.....	35
2.4.2.6. Avis du Conseil municipal de Guérande.....	35
2.4.2.7. Avis de la Commission régionale de gestion de la flotte de pêche.....	35
2.4.2.8. Avis du Conseil départemental de Loire-Atlantique.....	35
2.4.2.9. Avis du Conseil portuaire de La Turballe.....	35
2.4.2.10. Avis de la Grande commission nautique.....	35
2.4.2.11. Avis sur la recevabilité du dossier.....	36
2.4.3. Avis se rapportant au changement substantiel d'occupation du domaine public maritime.....	36

3. Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Turballe.....	36
3.1. Objet du présent dossier.....	36
3.2. Présentation du projet.....	36
3.3. Plan local d'urbanisme de La Turballe.....	36
3.3.1 Le rapport de présentation.....	37
3.3.2. Le projet d'aménagement et de développement durable.....	37
3.3.3. Orientations d'aménagement et de programmation (OAP).....	37
3.3.4. Règlements.....	37
3.4. Mise en compatibilité du PLU de La Turballe.....	37
3.4.1. Rapport de présentation.....	37
3.4.2. Règlement écrit.....	38
3.4.3. Règlement graphique.....	38
3.5. Evaluation environnementale.....	40
3.5.1. Compatibilité avec les documents supra-communaux.....	40
3.5.2. Les principaux effets attendus.....	41
3.5.3. Les principales mesures d'évitement et de réduction.....	41
3.6. L'intérêt général du projet.....	41
3.6.1. Le contexte régional, départemental et intercommunal.....	41
3.6.1.1. La dimension régionale du projet.....	41
3.6.1.2. La dimension départementale du projet.....	41
3.6.1.3. La dimension intercommunale du projet.....	42
3.6.2. Objectifs et opportunités du projet.....	42
3.7. Examen conjoint des personnes publiques associées (PPA).....	42
4. Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage.....	43
4.1. Observations sur la qualité des évaluations environnementales.....	43
4.2. Observations sur l'étude d'impact du projet.....	43
4.2.1. Volet infrastructures de transport.....	43
4.2.2. Périmètre du projet.....	44
4.2.3. Données sur la capacité portuaire et sur la politique de la pêche.....	44
4.2.4. Avenir de l'infrastructure portuaire selon le devenir du parc éolien marin.....	45
4.2.5. Effets cumulés.....	45
4.3. Observations sur les méthodes et sur la complétude du résumé non technique.....	45
4.4. Observations sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU.....	46
4.4.1. Complétude de l'évaluation environnementale du dossier.....	46
4.4.2. Justification du périmètre de la zone UP côté terre.....	46
4.4.3. Articulation avec la loi littoral et intérêt général du projet.....	46
4.4.3.1. Sur l'articulation avec la loi littoral.....	46
4.4.3.2. Sur l'intérêt général du projet.....	46
4.5. Observations sur la qualité des eaux marines et des sédiments.....	47
4.5.1. Analyse des sédiments contaminés.....	47
4.5.2. Surveillance visuelle du panache turbide et barrière anti-MES.....	47
4.6. Observations sur les risques naturels et sur l'évolution du trait de côte.....	47
4.7. Observations sur les milieux naturels.....	47
4.7.1. Justification des périodes de prospection naturalistes.....	48
4.7.2. Mesures en faveur de l'avifaune nicheuse.....	48
4.7.3. Evaluation des bruits sous-marins et mesures de surveillance et d'effarouchement.....	48
4.7.4. Compensation de la perte d'habitats subtidaux.....	49
4.7.5. Absence d'incidence sur les sites NATURA 2000.....	49
4.8. Observations sur l'insertion paysagère et sur le cadre de vie.....	49
4.9. Observations sur les déplacements et sur la mobilité.....	49

4.10. Observations sur la mise en compatibilité du PLU.....	50
5. L'enquête publique-préparation-déroulement.....	52
5.1. Désignation du commissaire enquêteur.....	52
5.2. Préparation de l'enquête publique.....	52
5.3. Organisation de l'enquête publique.....	53
5.4. Composition du dossier d'enquête publique :.....	53
5.5. Information du public.....	56
5.6. Déroulement de l'enquête publique.....	56
6. Les observations recueillies et le procès-verbal de synthèse.....	57
6.1. Présentation des observations recueillies.....	57
6.1.1. Les observations du registre papier.....	57
6.1.2. Les observations du registre dématérialisé.....	58
6.1.3. Les courriers et dossiers remis au commissaire enquêteur :.....	59
6.1.4. Autres observations.....	61
6.2. Le procès verbal de synthèse.....	62
7. Synthèse des observations et réponses du maître d'ouvrage.....	62
7.1. Sur la justification du projet et sur son intérêt général.....	63
7.1.1. au sujet de l'enjeu de la sécurisation des accès.....	63
7.1.2. Au sujet de l'insertion dans la politique de la pêche.....	63
7.2. Sur le périmètre du projet.....	63
7.2.1. Au sujet du dimensionnement de la digue.....	63
7.2.2. Au sujet de déplacer le pôle passagers.....	64
7.2.3. Au sujet de l'intérêt de supprimer la porte anti-tempêtes.....	64
7.2.4. Au sujet des autres pistes d'aménagement évoquées.....	64
7.3. Observations sur le financement du projet.....	65
7.4. Observations sur les études environnementales.....	65
7.4.1. Au sujet de la compatibilité avec la loi littoral.....	65
7.4.2. Au sujet des besoins de minage.....	65
7.4.3. Au sujet de la dérive sédimentaire.....	65
7.5. Observations sur les impacts des travaux.....	66
7.5.1. Au sujet de la circulation routière.....	66
7.5.1.1. Sur le contournement de Guérande.....	66
7.5.1.2. Sur le circuit d'accès au port.....	66
7.5.1.3. Sur les mesures envisagées pour réduire les nuisances.....	66
7.5.1.4. Sur le sujet de l'approvisionnement par la mer.....	66
7.5.2. Au sujet du bruit aérien.....	67
7.5.3. Au sujet des vibrations.....	67
7.5.4. Au sujet du stationnement.....	68
7.5.5. Au sujet des activités périphériques.....	68
7.6. Observations sur l'organisation du chantier.....	68
7.6.1. Au sujet des périodes et des horaires.....	68
7.6.2. Au sujet des suivis et des contrôles.....	69
7.6.3. Au sujet de l'interface avec la population.....	69
7.7. Observations sur la mise en compatibilité du PLU.....	69
8. Conclusions.....	70

# 1. Dispositions générales

## 1.1. Objets de l'enquête publique

La présente enquête publique unique regroupe 4 procédures préalables à la réalisation du projet de réaménagement et d'extension du port de La Turballe. Il s'agit des procédures :

- d'autorisation environnementale unique au titre de l'article L 181-1 du Code de l'environnement,
- d'autorisation au titre des articles L 5314-8, R 5314-1 à R 5314-7 du Code des transports,
- de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Turballe par déclaration de projet au titre de l'article L 126-1 du Code de l'environnement et L 300-6 du Code de l'urbanisme,
- d'autorisation de changement substantiel d'occupation du domaine public maritime au titre de l'article L 2124-1 du Code général de la propriété des personnes publiques.

Seules les procédures d'autorisation environnementale unique et de mise en compatibilité du PLU font l'objet d'un dossier spécifique dans le cadre de l'enquête. Les éléments se rapportant à l'autorisation au titre du Code des transports et à celle concernant le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime ont été intégrés dans le dossier prévu au titre de l'autorisation environnementale.

Le projet a été initié par le Conseil départemental de la Loire-Atlantique mais suite à un transfert de compétence intervenu début 2020, il est porté par le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de la Loire-Atlantique.

## 1.2. Cadre réglementaire

### 1.2.1. Cadre réglementaire de l'autorisation environnementale unique

L'article L 181-1 du Code de l'environnement précise que l'autorisation environnementale est notamment applicable aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) mentionnés au I de l'article L 214-3 du même code.

Cet article L 214-3 stipule que : « sont soumis à autorisation de l'autorité administrative les IOTA susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles ». Cette autorisation est l'autorisation environnementale. Elle tient lieu, pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments mentionnés à l'article L 161-2 du Code de l'environnement lorsque le projet y est soumis.

Les IOTA soumis à cette autorisation sont répertoriés dans une nomenclature figurant en annexe de l'article R 214-1 du Code de l'environnement et compte tenu de la nature des travaux le projet est visé par les rubriques 2230, 4120 et 4130 selon les spécifications du tableau ci-après :

Rubriques	Intitulé des rubriques	Caractéristiques projet	Statut
2230	Rejet dans les eaux de surface Le flux de pollution étant a) supérieur ou égal au niveau R2 pour au moins un paramètre : A b) compris entre R1 et R2 pour au moins l'un des paramètres : D	Flux de pollution de l'aire de carénage : DCO : 52 kg/jour comprise entre R1 et R2 hydrocarbures : 30 g/jour < R1 METOX : 1 032 g/jour > R2	Autorisation
4120	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin ou ayant une incidence directe sur ce milieu 1) d'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 €	Montant des travaux estimés à 43 000 000 €	Autorisation
4130	Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin dont la teneur des sédiments extraits est inférieure au niveau de référence N1, dont le volume in situ dragué sur 12 mois consécutifs est compris entre 5 000 et 500 000m3	Le volume des sédiments à draguer est estimé à 24 000 m <sup>3</sup> sur un total de 47 000 m <sup>3</sup> de matériaux à extraire	déclaration

Il en résulte que le projet est soumis à autorisation environnementale en application de l'article L 181-1 du Code de l'environnement.

En application de l'article L 122-1 du même code le projet est soumis à une procédure d'examen au cas par cas en vue de déterminer son statut vis à vis du besoin d'évaluation environnementale et ceci en application de la nomenclature de l'article R 122-2.

Au regard des impacts possibles sur l'environnement le porteur de projet a engagé la procédure d'évaluation environnementale par la réalisation d'une étude d'impact sans demander l'examen au cas par cas.

En application de l'article L 123-2 du Code de l'environnement les projets comportant une évaluation environnementale en application de l'article L 122-1 font l'objet d'une enquête publique selon les modalités prévues aux articles R 123-1 à R 123-27 de ce même code.

### **1.2.2. Cadre réglementaire de l'autorisation au titre du Code des transports**

En application de l'article L 5314-8 les décisions de création et d'extension des ports sont prises par le Préfet après avis du ou des Conseils régionaux concernés. L'instruction est conduite suivant les spécifications de l'article R 5314-3 du même code qui précise les consultations devant être conduites et rappelle la nécessité d'une enquête publique si celle ci est requise par les travaux prévus.

### **1.2.3. Cadre réglementaire de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme**

Le projet de réaménagement et d'extension du port n'est pas compatible avec le PLU de la commune de La Turballe en vigueur. Il prévoit notamment des travaux engendrant une modification du périmètre de la zone UP correspondant au secteur réservé aux activités portuaires et aux utilisations qui sont directement liées au port.

Le projet recourt à une procédure de mise en compatibilité par déclaration de projet, à l'initiative du Syndicat mixte, maître d'ouvrage, qui nécessite, au titre de l'article L 153-54 du Code de l'urbanisme une enquête publique conduite conformément au chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du Code de l'environnement. Cette enquête porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

### **1.2.4. Cadre réglementaire pour le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime**

Conformément aux spécifications de l'article L 2124-1 du Code général de la propriété des personnes publiques, tout changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique réalisée suivant les spécifications du chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du Code de l'environnement.

La réalisation de nouvelles digues en mer a été considérée comme entrant dans ce cadre des changements substantiels.

### **1.2.5. Réalisation d'une enquête publique unique**

Dans le cadre de ce projet il a été décidé de recourir à une enquête commune en application des articles L 122-14 et R 122-27 du Code de l'environnement. Cette enquête regroupe les 4 procédures examinées ci-dessus et les pièces requises pour chacune d'elles.

## **2. Le dossier de demande d'autorisation environnementale unique (AEU)**

### **2.1 Présentation du projet**

#### **2.1.1 Le pétitionnaire**

Le pétitionnaire est le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique.

Créé au 1<sup>er</sup> janvier 2020, suite à une réflexion conduite par le Département, le Syndicat mixte regroupe 13 ports tant maritimes que fluviaux. Il s'agit des ports de La Turballe, Le Croisic, Pornic, Piriac-sur-Mer, Saint-Michel-Chef-Chef, La Plaine-sur-Mer, Préfailles, Nantes Erdre, Sucé-sur-Erdre, Nord-sur-Erdre et Blain. Il dispose ainsi d'un potentiel de l'ordre de 4 500 places.

Le Syndicat mixte a notamment parmi ses compétences l'aménagement, l'entretien, la gestion et l'exploitation des équipements portuaires, ce qui lui permet de porter des grands projets d'aménagements portuaires comme celui de la Turballe.

#### **2.1.2. Localisation du projet**

La commune de La Turballe est située sur la façade atlantique, à environ 25 km à l'ouest de Saint-Nazaire, 40 km au sud de Vannes et 5 km au nord du Croisic.

Le projet de réaménagement et d'extension se situe dans sa totalité sur le domaine public maritime.

#### **2.1.3. Contexte portuaire et objectifs du projet**

##### **2.1.3.1. Présentation du port**

Le port de La Turballe doit son attractivité à sa situation géographique, à sa configuration en eaux profondes et à son économie historiquement liée à la pêche. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, il est géré par une délégation de service public de type concession confiée à une société anonyme d'économie mixte locale « Loire Atlantique Pêche et Plaisance ».

Les 3 activités principales accueillies actuellement sur le port sont la pêche, la plaisance et la réparation navale. Le transport de passagers s'y ajoute en tant qu'activité saisonnière.

Enfin le port doit accueillir une activité nouvelle à partir de 2020. Il s'agit d'une base de maintenance pour les barges du parc éolien en mer autorisé au large de Saint-Nazaire (parc du Banc de Guérande).

Le tableau ci-après, extrait du dossier précise les caractéristiques quantitatives des activités portuaires.

<b>Port de pêche</b>	Flottille de 70 unités, mobilisant environ 300 personnes Centre de marée de 1000 m <sup>2</sup> Complémentarité avec le Croisic
<b>Port de plaisance</b>	325 bateaux à flot de 5 à 12 m + 30 bateaux sur TP 2600 escales en 2016
<b>Réparation navale</b>	Basée jusqu'en 2005 sur les besoins intrinsèques au port Après extension (1 ha) de l'aire de réparation navale en 2006, accueil de bateaux extérieurs à la Turballe Entre 2010 et 2016, augmentation de plus de 80% : 1100 mouvements de navires enregistrés en 2016
<b>Transport passagers</b>	Activité saisonnière entre La Turballe, Le Croisic, ainsi que les îles Houat, Hoëdic et Belle-île. Jusqu'en 2013, une seule compagnie En 2014, arrivée d'une seconde compagnie, sans problèmes de cohabitation
<b>Promenades en mer</b>	Activités de promenades/pêches en mer développées par 3 pêcheurs en période estivale
<b>Arrivée EDF</b>	Suite à l'AO lancé par l'Etat en 2011, la réalisation d'un parc éolien offshore a été confié à EDF-EN en partenariat avec Dong Energy, Nass&Wind Offshore, WPD Offshore et GE. En raison de sa proximité et de son accessibilité 24/24 et 7/7, le port de La Turballe pourra accueillir une base de maintenance, comprenant des barges EDF

### 2.1.3.2. les secteurs portuaires et leurs activités

Les différents secteurs portuaires sont figurés sur le plan-croquis ci-après :



Parmi ces secteurs on peut noter :

- l'aire de réparation navale d'une superficie de 14 500 m<sup>2</sup>, adossée à la digue ouest du port et équipée d'un élévateur d'une capacité de 250 tonnes.
- Les 2 darses pour l'élévation des navires vers la réparation navale et le carénage situées en extrémité du quai des Espagnols,
- le quai des Espagnols construit sur pieux et aménagé en 2011,
- la porte anti-tempête construite en 1991 et destinée à protéger le bassin de pêche des houles provenant de l'avant-port,
- la criée, entièrement rénovée qui possède une halle de 1 000 m<sup>2</sup>, 12 ateliers de marée disposant chacun d'une chambre froide, une salle de tri et de pesée . Cette infrastructure se modernise régulièrement pour rester compétitive et répondre aux normes sanitaires. La flottille de pêche rattachée à la criée comptait 106 navires en 2018,
- les 2 bassins de pêche situés de part et d'autre de la criée correspondant à 80 emplacements de bateaux de pêche,
- le bassin de plaisance doté de 369 emplacements dont 35 emplacements réservés aux escales. Le port est complet tout au long de l'année avec notamment l'hivernage à flot de 60 navires provenant des ports environnants,
- le terre-plein de Tourlandroux qui ferme le port au sud. Il accueille la capitainerie, un élévateur manuel, une aire technique pour navires de course, une station d'avitaillement et un parking. L'accès à cette zone est libre au public.
- Le pôle passagers. Les navettes à passagers relient le port de la Turballe au port du Croisic , ainsi qu'aux îles de Houât, Hoëdic et Belle-île.

### **2.1.3.3. Les objectifs du projet**

Les objectifs affichés dans le projet qui guident les aménagements prévus sont :

- de satisfaire l'ensemble des besoins immédiats avec notamment la sécurisation de l'entrée du port et l'amélioration des conditions d'exploitation actuelles,
- de permettre le développement des infrastructures et l'installation de nouvelles activités notamment celles liées à l'exploitation et à la maintenance des éoliennes en mer qui doit s'y installer à très court terme et ceci sans remettre en cause les activités actuelles,
- de mettre en œuvre un aménagement évolutif en plusieurs étapes cohérentes,
- de permettre un développement ambitieux du port avec le développement des activités existantes et l'accueil de nouvelles activités.

Pour répondre à ces objectifs le projet s'articule autour de 2 phases de travaux :

- une phase 1 prévue à compter de décembre 2020 comportant essentiellement :

- la sécurisation du port au moyen d'une digue dans le prolongement du terre-plein de réparation navale et d'une contre-digue raccordée au terre-plein du Tourlandroux,
- l'approfondissement du chenal d'entrée,
- la construction d'un nouveau terre-plein entre l'ancienne et la nouvelle digue.
- Une phase 2 à partir de l'automne 2022 pour développer d'autres usages et activités avec :
  - l'aménagement d'un quai dédié aux énergies marines renouvelables,
  - la réalisation de nouvelles darses pour élévateurs à bateaux,
  - le développement d'un avant-port pour l'accueil de la plaisance et les services associés,
  - la création d'une cale de mise à l'eau dans l'avant-port,
  - le déplacement de l'embarcadère passagers sur le terre-plein du Tourlandroux,
  - la suppression de la porte anti-tempête rendue possible par la sécurisation du port.

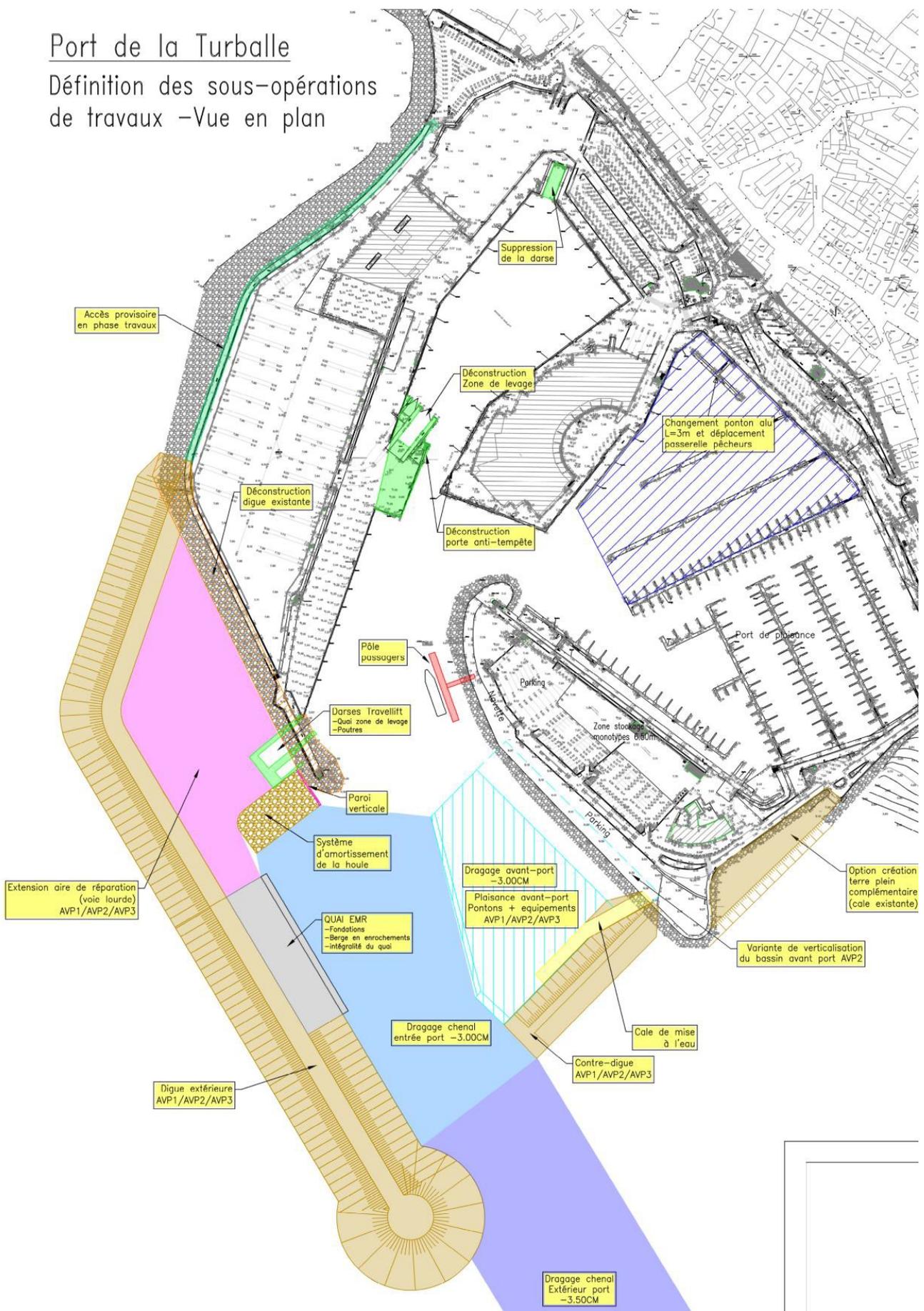
#### **2.1.4. Présentation des travaux projetés**

##### **2.1.4.1. Plan général des travaux**

Les grands aménagements prévus sont localisés sur le plan ci-après

# Port de la Turballe

## Définition des sous-opérations de travaux -Vue en plan



#### **2.1.4.2. Déconstruction de la digue**

Cette opération est nécessaire préalablement à la construction de la nouvelle digue.

Le volume total de la partie déconstruite est d'environ 32 000 m<sup>3</sup> et les matériaux récupérés sont destinés à être valorisés par réemploi sur le chantier. Toutefois, le porteur du projet n'exclut pas totalement une possibilité de valorisation extérieure par l'entreprise en charge des travaux pour une partie des blocs de 8 t à 12 t constituant la carapace actuelle (environ 12 000).

#### **2.1.4.3. Construction de la nouvelle digue**

Le projet comporte la construction d'une digue principale en enrochements et blocs artificiels de 545 m de long avec une crête calée à +11 m Cote Marine ( +11 m CM).

La construction nécessite 160 000 m<sup>3</sup> de matériaux. Des matériaux à moins de 3 % de fines seront utilisés pour réduire la dispersion de matières en suspension.

La carapace intérieure sera réalisée avec notamment les enrochements récupérés sur la digue détruite. La carapace extérieure est prévue en enrochements artificiels. L'utilisation de blocs d'enrochements artificiels permet de réduire la pente de la digue et donc son volume. Le volume maximal est estimé à 31 000 m<sup>3</sup>.

La localisation de l'unité de fabrication des blocs est laissée à l'entreprise de travaux mais le projet réserve une surface de 6 000 m<sup>2</sup> sur l'aire de carénage actuelle pour son installation. L'étude d'impact a intégré cette hypothèse de fabrication sur site.

#### **2.1.4.4. Dragage du chenal extérieur et de l'avant port**

Compte tenu des contraintes de navigation une cote minimale de -3,5 m CM est retenue pour le chenal d'accès et une cote minimale de -3 m CM pour l'avant port. Ces cotes conduisent à prévoir le dragage des fonds sédimentaires et rocheux, granitiques. Le dragage des fonds rocheux nécessitera de procéder à des déroctages au brise-roche mais aussi à du micro-minage pour fracturer la roche dure.

Par ailleurs l'installation de la base de maintenance du champ éolien offshore de Saint-Nazaire dans le port va débuter en novembre 2020 sous maîtrise d'ouvrage EDF Énergie Nouvelle (EDF EN). Les travaux comprendront :

- un aménagement terrestre avec construction d'un bâtiment sur le quai de Garlahy,
- un aménagement nautique le long du quai dit « des Espagnols » pour accueillir les 3 navires de maintenance dans l'attente du quai qui sera dédié aux énergies marines renouvelables (quai EMR) prévu sur la nouvelle digue extérieure.

Cet aménagement s'accompagnera d'un dragage d'environ 1 000 m<sup>3</sup> aux abords de ce quai. Les matériaux dragués seront confinés en géotubes et placés dans le terre plein en cours d'aménagement.

Il y a lieu de signaler que le dimensionnement du chenal d'accès a été revu à la baisse en commission nautique locale et calé sur les besoins réels des utilisateurs.

Les volumes des dragages et déroctages attendus figurent ci-après :

Nature des interventions	volumes
Dragage quai des Espagnols	1 000 m <sup>3</sup>
Dragage et déroctage chenal d'accès	63 200 m <sup>3</sup>
Dragage et déroctage avant-port	9 800 m <sup>3</sup>
Total	47 000 m <sup>3</sup>

Les produits à extraire sont pour moitié de nature sableuse mais les analyses granulométriques réalisées montrent qu'il s'agit de matériaux peu chargés en fines particules.

Les travaux de déroctage seront réalisés à l'aide d'un brise roche monté sur une pelle hydraulique. Les études géotechniques qui ont été menées montrent que le recours au micro-minage devrait rester exceptionnel.

#### **2.1.4.5. Extension du terre-plein**

La surface créée sera de 1 ha, entre la digue actuelle qui sera détruite et la nouvelle digue. Elle sera utilisée comme aire de réparation navale et devra accueillir les 2 élévateurs à bateaux prévus de 50 tonnes d'une part et de 450 tonnes d'autre part.

Le projet prévoit la valorisation des matériaux de dragage et de déroctage, estimés à environ 47 000 m<sup>3</sup>. Le complément nécessaire sera constitué de 75 000 m<sup>3</sup> de matériaux de carrières, insensibles à l'eau, acheminés par voie terrestre.

#### **2.1.4.6. Construction de la contre-digue (épi des brebis)**

La contre-digue est un épi en enrochement appelé « épi des brebis » positionné à l'entrée du port afin d'en améliorer les conditions d'accès et de diminuer les phénomènes d'agitation. Une rampe de mise à l'eau d'une largeur de 12 m est intégrée à cet ouvrage.

La construction nécessitera 28 100 m<sup>3</sup> de matériaux de carrières de différentes tailles, dont 22 700 m<sup>3</sup> approvisionnés par voie terrestre et 5 400 m<sup>3</sup> provenant de la déconstruction de la digue existante (blocs de carapace).

#### **2.1.4.7. Aménagement du quai EMR**

Il sera implanté dans le talus intérieur de la nouvelle digue. Il offrira un linéaire accostable de 100 m.

Il sera constitué d'une structure en béton fondée sur des pieux métalliques battus, le battage étant pratiqué avec une jupe de protection acoustique. Les pontons flottants réalisés le long du quai des Espagnols, dans le cadre des aménagements provisoires, seront déplacés le long du nouveau quai.

#### **2.1.4.8. Darses pour élévateurs à bateaux**

La construction de 2 darses, l'une équipée d'un élévateur de 450 T et l'autre d'un élévateur de 40-50 T est prévue en bordure du terre-plein de réparation navale. Les poutres de roulement des élévateurs seront montées sur pieux battus, avec comme au paragraphe précédent une jupe de protection acoustique.

#### **2.1.4.9. Aménagement d'un avant-port pour la plaisance**

Cet aménagement est situé derrière la contre-digue. Il est ainsi prévu 53 nouveaux emplacements pour bateaux de plaisance. La protection anti-houle sera assurée par un ponton flottant brise-clapot de 150 m de longueur. Ce ponton, ainsi que les pontons d'amarrage coulisseront sur des pieux installés par battage avec mise en œuvre de la protection anti-bruit.

#### **2.1.4.10. Déplacement de l'embarcadère passagers**

Le nouvel embarcadère est prévu sur le terre-plein du Tourlandroux. Il sera constitué de 2 pontons métalliques de 22 m de long et de 4 m de large, chacun guidé par 2 pieux. Ces pieux seront mis en œuvre par fonçage et trépannage ou par forage.

#### **2.1.4.11. Déconstruction de la porte anti-tempête et suppression de l'ancienne darse**

La suppression de la porte anti-tempête rendue inutile par les nouveaux aménagements et la suppression des darses actuelles pour élévateurs à bateaux permettra une continuité entre le quai Garlahy au nord et le quai des Espagnols au sud.

La suppression de l'ancienne darse du port de pêche actuellement abandonnée sera mise en œuvre avec une solution de type dalle en béton armé pour conserver à l'espace son rôle d'amortisseur d'agitation.

### **2.1.5. Planning de réalisation**

Il est prévu le début des travaux en décembre 2020.

Les travaux se divisent en 2 phases :

- une phase 1 comprenant le terrassement du chenal d'accès, la réalisation de la digue périphérique et de la contre-digue,
- une phase 2 pour la réalisation des autres travaux.

Les calendriers ont été ajustés au titre des mesures « évitement, réduction, compensation » (mesures ERC) prises pour protéger les déplacements et la reproduction de l'avifaune. Il en résulte que les calendriers sont prévus avec des périodes favorables et des périodes défavorables pour chaque atelier.

Le calendrier prévu pour l'ensemble du projet figure sur les tableaux ci-après, étant entendu que les durées de chaque atelier sont exprimées en planning enveloppe et non en calendrier précis de réalisation pour permettre de donner de la souplesse dans l'ordonnancement des travaux en fonction des contraintes environnementales et de l'organisation des entreprises.

**Phase 1 : terrassement du chenal d'accès puis réalisation de la digue principale et de la contre-digue**

	nov-20	déc-20	janv-21	févr-21	mars-21	avr-21	mai-21	juin-21	juil-21	août-21
Micro-minage Chenal										
Dragage-déroctage chenal										
Déconstruction de la digue actuelle										
Réalisation de la digue à l'avancement										
Terre-plein Extension Réparation Navale <i>(obligatoirement protégé par la nouvelle digue)</i>										
VRD Extension Réparation Navale										
Epi des Brebis et Cale de mise à l'eau										

	sept-21	oct-21	nov-21	déc-21	janv-22	févr-22	mars-22	avr-22	mai-22	juin-22	juil-22	août-22
Micro-minage Chenal												
Dragage-déroctage chenal												
Déconstruction de la digue actuelle												
Réalisation de la digue à l'avancement												
Terre-plein Extension Réparation Navale <i>(obligatoirement protégé par la nouvelle digue)</i>												
VRD Extension Réparation Navale												
Epi des Brebis et Cale de mise à l'eau												

**Phase 2 : réalisation de l'ensemble des autres travaux**

	sept-22	oct-22	nov-22	déc-22	janv-23	févr-23	mars-23	avr-23	mai-23	juin-23	juil-23	août-23
Quai EMR et Darse (Battage)												
Quai EMR et Darse (Autre atelier)												
Avant-port (Micro-minage et dragage-déroctage)												
Avant-port (Battage)												
Avant Port (Equipements)												
Pôle passager (Battage)												
Pôle passager (Installation)												
VRD Tourlandroux												
Démontage Porte anti-tempête												

	oct-23	nov-23	déc-23	janv-24	févr-24
Quai EMR et Darse (Battage)					
Quai EMR et Darse (Autre atelier)					
Avant-port (Micro-minage et dragage-déroctage)					
Avant-port (Battage)					
Avant Port (Equipements)					
Pôle passager (Battage)					
Pôle passager (Installation)					
VRD Tourlandroux					
Démontage Porte anti-tempête					

	Travaux prohibés
	Travaux en milieu marin
	Travaux en milieu marin ayant lieu sur un 1/2 mois ou travaux à rythme ralenti
	Travaux en milieu terrestre
	Travaux en milieu terrestre ayant lieu sur un 1/2 mois ou travaux à rythme ralenti

Figure 23 : Plannings enveloppes opérationnels

## **2.1.6. Procédés et modalités d'exploitation du port**

### **2.1.6.1. les installations classées (ICPE) du port**

Deux Installations classées sont situées dans le périmètre du port. Il s'agit :

- de la station d'avitaillement gérée par la Coopérative maritime,
- de 4 tours aéroréfrigérantes appartenant à la Régie du port de pêche.

Le projet n'intègre pas de travaux visant à modifier ces installations.

### **2.1.6.2. la gestion des eaux**

#### **➤ Gestion des eaux usées embarquées**

Le projet prévoit de mettre à disposition des plaisanciers une borne d'aspiration des eaux usées en libre service qui sera positionnée à proximité du poste d'avitaillement en carburant. Les eaux seront ensuite refoulées vers le réseau d'eaux usées de la commune situé à proximité de la capitainerie.

#### **➤ Gestion des eaux pluviales dans les zones de stationnement et de circulation**

Les eaux pluviales du terre-plein de Tourlandroux seront traitées par décantation à l'aide d'ouvrages enterrés avant rejet dans le milieu naturel. Le traitement prévu est dimensionné pour assurer une rétention de 85 % des matières en suspension pour une pluie d'occurrence décennale. Un séparateur à hydrocarbures est prévu pour la station d'avitaillement.

#### **➤ Gestion des eaux sur l'aire de carénage et de réparation navale**

L'extension du terre-plein fera l'objet d'un zonage spécifique en exploitation afin que tous les travaux à risques de fuites d'hydrocarbures soient regroupés sur son emprise.

Les surfaces de travail seront imperméables afin de récupérer les effluents pour les traiter. Le traitement prévu est à base de filtrations sur sable, sur zoolithes et sur charbon actif et de finition par résine d'adsorption et il devra permettre de respecter les normes de rejet définies par les services de police de l'eau, à savoir :

Paramètres	Norme de rejet : concentration maximale en mg/l
DCO	125
MES	35
Hydrocarbures totaux	10
Arsenic (As)	0,02
Cuivre (Cu)	0,5
Nickel (Ni)	0,1
Zinc (Zn)	2
Chrome VI (Cr)	0,05
Plomb (Pb)	0,2
Mercure (Hg)	0,01
Étain (Sn)	1
Cadmium (Cd)	0,03
Métaux et métalloïdes (flux Metox en kg jour)	0,5

Le terre-plein actuel de réparation navale est équipé d'un système de traitement validé par un arrêté préfectoral du 4 janvier 2005. Les normes de rejet sont toutefois moins contraignantes que celles prévues pour l'extension et il devra faire l'objet d'une mise à niveau pour permettre l'obtention de résultats épuratoires similaires.

### 2.1.6.3. Le règlement du port

Le porteur du projet signale son souhait d'engager une démarche de gestion environnementale globale du port en exploitation suivant les principes du label « Ports Propres », comprenant 5 étapes :

- la réalisation d'un diagnostic environnemental global accompagné d'un programme d'actions,
- la mise en place d'équipements complémentaires de gestion des pollutions chroniques,
- la mise en place de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles, d'économies d'eau et d'économies d'énergie,
- la formation du personnel portuaire à la gestion environnementale,
- la sensibilisation des usagers du port à la gestion environnementale.

### 2.1.6.4. Les circulations terrestres dans l'emprise portuaire

- **Les circulations piétonnes**

La réflexion sur les circulations piétonnes dans l'emprise portuaire a conduit à proposer :

- des zones autour de la criée ou la présence de touristes et de riverains pêcheurs peut être tolérée,

- des zones autour du quai des Espagnols, et de l'aire de réparation navale où les dangers sont omniprésents et où la présence de piétons ne peut pas être tolérée.

Par ailleurs le porteur du projet confirme que la promenade sur la digue extérieure restera ouverte. Les accès au public seront prévus avec des aménagements pour redonner de la qualité aux parcours piétons et fournir un intérêt en fin de parcours.

- **Les voies d'accès et les stationnements**

Le projet prévoit l'installation d'une nouvelle signalétique pour clarifier le statut des espaces et identifier de manière lisible les limites entre ville et port. Il prévoit également un réaménagement des voies d'accès des parkings de Tourlandroux et de Saint Paul.

### **2.1.6.5. Les circulations dans le port et en entrée de port**

Le projet prévoit en matière de tirant d'eau :

- une bathymétrie à 3,00 m CM dans le chenal et l'avant-port protégés des vents et de la houle,
- une bathymétrie à -3,50 m CM dans le chenal extérieur.

Le dimensionnement permet le croisement de 2 navires de 11,0 m dans le chenal extérieur et dans l'avant-port et le croisement de 2 navires de 9,0 m au-delà de l'avant-port.

## **2.2. Étude des impacts du projet**

### **2.2.1. Contenu de l'étude d'impact**

Afin de répondre aux spécifications de l'article R 122-5 du Code de l'environnement l'étude d'impact du projet comporte :

- un résumé non technique,
- une présentation du projet,
- un état initial de l'environnement,
- l'analyse de la compatibilité avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire Bretagne, le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Estuaire de la Loire et la Directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM).
- Les facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet,
- L'impact du projet sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction, de compensation (mesures ERC) et de suivi associées,
- les incidences négatives notables qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs,

- les impacts cumulés du projet avec d'autres projets connus,
- les données complémentaires demandées au titre des infrastructures de transport,
- l'évaluation des incidences au titre de NATURA 2000,
- le bilan des mesures ERC, estimation des dépenses correspondantes et mesures de suivi,
- la description des solutions de substitution raisonnables examinées,
- la présentation des méthodes utilisées et des auteurs de l'étude.

## **2.2.2. Synthèse des enjeux, effets attendus et mesures associées**

### **2.2.2.1. Sur la qualité de l'eau**

#### **a) caractérisation de l'état initial**

La qualité des eaux marines au niveau du port et de ses alentours immédiats est bonne en application des critères de la Directive cadre sur l'eau (DCE) selon les résultats de l'étude IDRABIO et d'IFREMER.

#### **b) principales incidences et mesures associées**

En phase travaux, les principales incidences sur la qualité des eaux sont dues à l'augmentation de la turbidité de l'eau dégradant la qualité du milieu marin.

L'étude de dispersion des fines a démontré qu'aucun point sensible (ostréiculture, massifs d'hermelles, plages...) n'est impacté par le panache turbide lié aux travaux. Un protocole de suivi avec un seuil de vigilance et d'arrêt temporaire des travaux est prévu à partir de bouées de surveillance de la turbidité.

En phase d'exploitation, le traitement des eaux pluviales avant rejet est prévu pour éviter une pollution du milieu marin. Le suivi de la qualité des rejets est au projet avec des mesures de correction en cas de non respect des normes en place.

### **2.2.2.2. Sur la qualité des sédiments**

#### **a) synthèse de l'état initial**

La qualité des sédiments au niveau de l'entrée du port et de ses alentours a été caractérisée à partir des études conduites par le bureau IDRABIO.

Cette étude a mis en évidence un point de mesures situé à l'intérieur du port, dans le bassin de pêche nord, où le seuil N2 est dépassé pour le cuivre et pour 5 hydrocarbures aromatiques laissant présager une réelle pollution organique.

Par ailleurs le seuil N1 est dépassé pour ces mêmes paramètres aux abords de la porte anti-tempête et du quai des Espagnols ce qui nécessite une vigilance particulière. Pour les autres points de mesures le seuil N1 n'est pas atteint, le niveau de pollution étant alors considéré comme comparable au bruit de fonds environnemental.

### **b) principales incidences et mesures associées**

En phase travaux, l'objectif affiché est d'éviter que des matériaux pollués contaminent des sédiments sains lors des dragages notamment. Il en résultera la mise en place de mesures de confinement (batardeaux, barrages filtrants...) validés par les services de l'État dans les points présentant des valeurs supérieures aux seuils N1 et N2.

Les sédiments dragués seront intégrés dans le corps d'agrandissement du terre-plein, les sédiments pollués étant préalablement conditionnés en géotubes.

### **2.2.2.3. Sur les habitats**

#### **a) synthèse de l'état initial**

Les habitats terrestres ont été évalués comme ne présentant pas d'enjeu fort.

Une cartographie des habitats marins distinguant les habitats intertidaux découvrant lors des marées basses et les habitats subtidaux ne découvrant pas a été réalisée.

#### **b) principales incidences et mesures associées**

En phase travaux, la destruction accidentelle d'habitats terrestres sera évitée par balisage préalable.

La destruction d'habitats marins est inhérente au projet étant par ailleurs considéré que les constructions vont créer de nouveaux habitats pour la faune.

### **2.2.2.4. Sur la flore**

Après recensement des espèces existantes l'enjeu faunistique a été considéré comme faible et l'impact du projet comme négligeable. Aucune mesure spécifique n'est en conséquence prévue.

### **2.2.2.5. Sur la faune**

#### **a) synthèse de l'état initial**

Il a été noté la présence de diverses espèces d'oiseaux d'intérêt dont le pipit maritime nicheur sur le site, principalement sur la pointe ouest du Tourlandroux.

Parmi les reptiles seul le lézard des murailles a été recensé et l'enjeu sur ces espèces a été qualifié de négligeable.

Le dauphin commun et le marsouin commun sont les seuls mammifères marins d'intérêt qui ont été recensés.

#### **b) principales incidences et mesures associées**

En phase travaux afin de limiter les incidences liées au dérangement, aux émissions sonores :

- les travaux les plus bruyants, ou ceux situés sur un habitat d'une espèce d'intérêt ou à proximité, seront réalisés hors des périodes de reproduction soit de février à juillet pour le pipit maritime et au printemps pour les mammifères marins,

- la mise en place d'écrans acoustiques, de jupe de protection des mâts de battage, et le capotage de la centrale à béton sont prévus pour atténuer les émissions sonores aériennes,
- un système d'effarouchement sous-marin doit permettre d'éloigner les mammifères marins afin d'éviter la dégradation de leur ouïe,
- un suivi des espèces destiné à ajuster le planning et les mesures de protection est prévu.

En phase d'exploitation aucune incidence significative n'est attendue sur la faune.

Concernant le pipit maritime, l'étude considère que les zones d'habitat qui lui sont favorables seront en augmentation de 54 % et que l'augmentation des circulations piétonnes et de véhicules à moteur sur le Tourlandroux reste raisonnable au regard de l'aptitude de l'espèce à se reproduire à proximité des activités humaines.

### **2.2.2.6. Sur le bruit**

#### **a) synthèse de l'état initial**

L'étude acoustique terrestre a recensé un niveau sonore moyen (L<sub>aeq</sub>) ambiant variant selon les jours de 53,5 à 58,5 décibels (dB) en période diurne (6h à 22h) et de 46,7 à 51,6 dB en période nocturne (22h à 6h).

L'étude acoustique marine recense un niveau sonore moyen de 98,9 dB pour une part importante lié à l'agitation de la mer.

#### **b) principales incidences et mesures associées**

Les travaux de dragage-déroctage à la pelle peuvent générer des bruits continus pouvant atteindre 190 dB à la source. De même le battage de pieux peut générer un bruit impulsif pouvant atteindre 200 dB et un micro-minage de 100 g à 2 kg de charge un bruit impulsif de l'ordre de 270 dB.

La modélisation acoustique des travaux en fonction des divers équipements et des lieux de réalisation montre que les actions de battage-trépanage conduites sans atténuation sont les plus bruyantes avec un niveau de bruit de l'ordre de 60 à 75 dB en limite du port, côté ville. Les mesures d'atténuation prévues, notamment les jupes acoustiques sur les mâts de battage permettent une atténuation de l'ordre de 20 dB. Cette atténuation est significative mais il est jugé nécessaire de prévoir des protections acoustiques pour les personnels du chantier, mais aussi pour les acteurs du port notamment ceux de la criée.

L'étude acoustique évalue également les incidences sonores marines et l'impact acoustique le plus important pour les mammifères marins est lié aux opérations de micro-minage.

Pour éviter les risques de dégradation de l'ouïe de ces mammifères les mesures ci-après sont prévues :

- réalisation du micro-minage à l'automne afin d'éviter les périodes où les animaux s'approchent de la côte pour chasser,

- mise en place d'un dispositif d'alerte composé d'un suivi visuel et d'un suivi acoustique par balises permettant d'interrompre les micro-minages en cas d'incursion de mammifères marins dans la baie de La Turballe,
- mise en place d'opérations d'éloignement par sondes (pingers).

Pour la phase d'exploitation aucune incidence significative n'a été prévue, les activités restant similaires à celles existantes.

### **2.2.2.7. Sur les activités portuaires**

#### **a) synthèse de l'état initiale**

L'activité portuaire a atteint en 2018 les chiffres suivants :

- activité de pêche correspondant à une flotte de 51 navires,
- activité de la criée associée aux tonnages pêchés, avec un centre de marée de 1 000 m<sup>2</sup> travaillant en complémentarité avec celui du Croisic,
- activité liée à la plaisance avec une flotte de 340 navires,
- activité de loisir avec un parking accueillant les touristes, un transport des touristes sur les îles bretonnes et vers Le Croisic, la pratique de la plongée,
- activité de réparation navale ouverte depuis 2006 à des bateaux extérieurs à La Turballe et en forte progression depuis 2010 (plus de 80 % d'augmentation entre 2010 et 2016).

L'activité sera complétée à très brève échéance par des opérations de maintenance du parc éolien offshore de Saint-Nazaire comprenant notamment l'accueil des barges de liaison.

#### **b) principales incidences et mesures associées**

Les travaux vont impacter les activités portuaires sur la durée du chantier et le dossier identifie des conséquences significatives sur les trafics terrestre et maritime au niveau du port et plus globalement de la commune.

Les matériaux de carrières nécessaires au chantier seront approvisionnés par voie terrestre. Ils représentent globalement de l'ordre de 290 000 m<sup>3</sup> de tout venant et blocs rocheux de différentes tailles qui s'ajouteront aux matériaux de déconstruction de la digue actuelle et aux matériaux de dragage-déroctage qui seront réemployés sur le site.

En phase travaux, l'approvisionnement de matériaux est prévu depuis Guérande. Il engendrera une augmentation du trafic terrestre estimé au maximum :

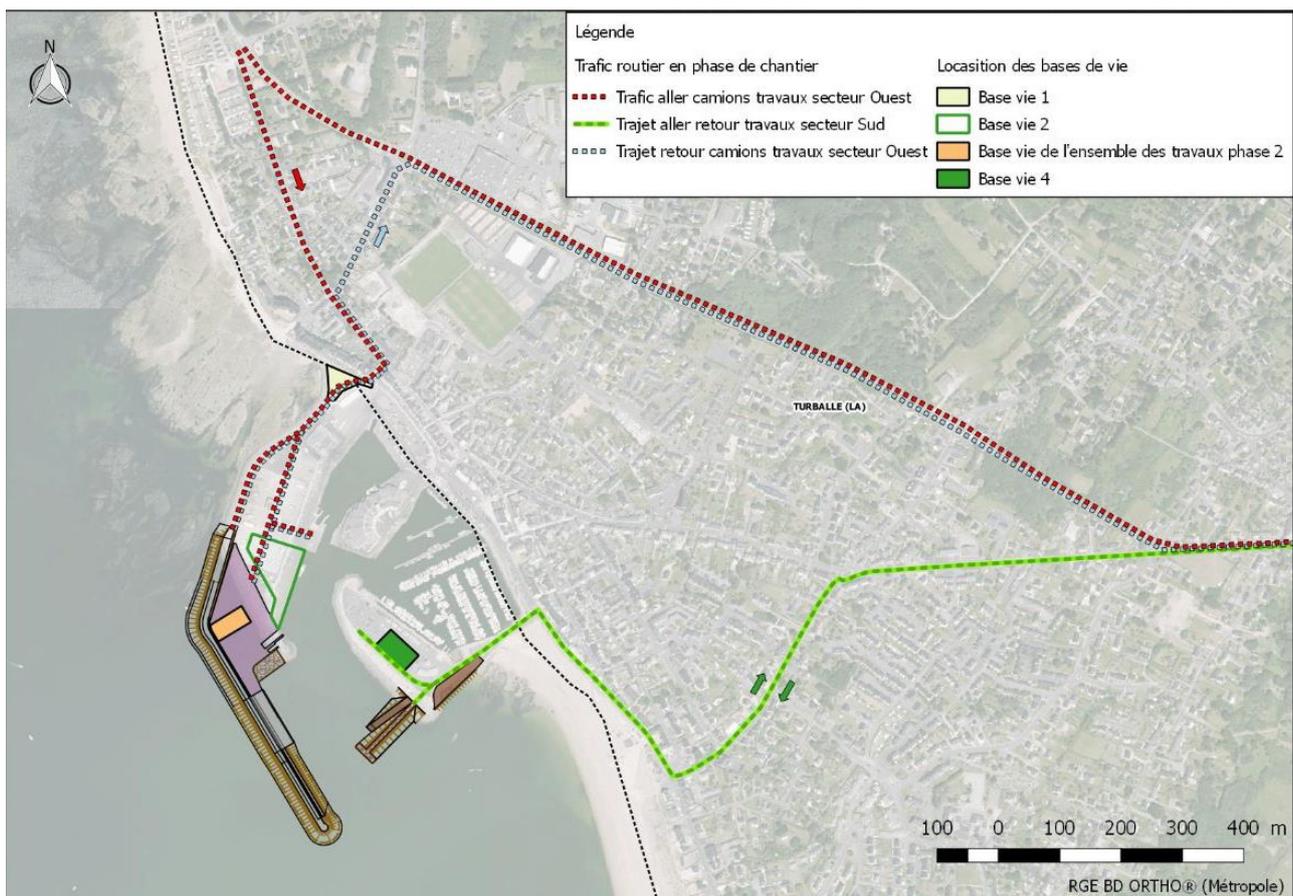
- à 5 % du trafic de la RD 99 et à 1 % du trafic au point Escoublac situé sur la RD 213 (route bleue) en heure de pointe,
- à 7 % du trafic de la RD 99 et à 1,5 % du trafic au point Escoublac de la RD 213.

Le trafic de camions correspondant spécifiquement à l'approvisionnement en matériaux est estimé durant les phases les plus impactantes :

- durant les 6 premiers mois de construction de la digue principale à 10 camions par heure avec un maximum pouvant atteindre 15 camions par heure,
- durant la phase d'approvisionnement des enrochements naturels prévue sur 10 mois de 1 à 4 camions par heure,
- durant la phase de réalisation de la contre-digue à 10 camions par heure pendant 4 mois.

Différentes mesures sont prévues pour réduire le trafic et limiter les impacts :

- réutilisation sur site des matériaux de déconstruction de la digue existante et des matériaux de dragage-déroctage,
- installation sur site d'une centrale à béton produisant les très gros blocs nécessaires aux enrochements,
- définition d'un plan de circulation en phase chantier qui identifie un accès via la rue Sully puis le boulevard de l'Europe avec une séparation des flux pour créer des accès distincts vers la zone de Tourlandroux et vers celle de Garlahy. Ces itinéraires sont reproduits sur le plan ci-après :



- les approvisionnements en période estivale seront très limités voire nuls,

- les approvisionnements en heures de pointe seront interdits ou très réglementés afin d'éviter la saturation du réseau routier,
- des panneaux informatifs seront mis en place en fonction des différentes phases de chantier à destination des usagers des voiries locales,
- la circulation des engins de chantier sera soumise à un balisage strict afin de réduire la gêne occasionnée sur le trafic de l'activité portuaire.

Les travaux peuvent également modifier le trafic maritime en entrée de port étant entendu que tous les chenaux resteront ouverts. Ce trafic sera toutefois ralenti en période de travaux marins pour éviter les risques d'accidents et des bouées guides seront installées.

Les travaux maritimes (dragages, déroctages, micro-minage) seront effectués en période hivernale pour réduire leur impact sur le trafic.

La pratique de la plongée sera également encadrée avec un rayon d'interdiction de plongée de 500 m durant les opérations de battage et de 7,3 km en cas de micro-minage.

En phase d'exploitation il est considéré que le projet n'aura pas d'impact sur le trafic terrestre et que d'un point de vue maritime il contribuera à sécuriser l'entrée du port

#### **2.2.2.8. Sur le trait de côte**

Les simulations réalisées n'ont pas montré d'impact significatif sur le trait de côte. Néanmoins les produits des dragages d'entretien prélevés dans le chenal extérieur du port devraient, après contrôle de leur qualité pouvoir être transférés en amont de la dérive littorale afin de maintenir le disponible sédimentaire et éviter une érosion du trait de côte.

### **2.2.3. Compatibilité avec le SDAGE, le SAGE et la DCSMM**

#### **2.2.3.1. Compatibilité avec le SDAGE du bassin Loire-Bretagne**

Le projet est concerné par diverses orientations du SDAGE :

- Maîtriser les eaux pluviales par la mise en place d'une gestion intégrée,

Le projet prévoit la collecte et le traitement avant rejet des eaux pluviales tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

- Réduire les émissions en privilégiant les actions préventives,

Tous les produits polluants sont prévus d'être entreposés sur des aires étanches. Les déchets sont récupérés et traités en centre agréé.

- Maintenir et améliorer la qualité des eaux de baignade et autres usages sensibles en eaux continentales et littorales,

Le risque de détérioration de la qualité des eaux de baignade est réel en phase chantier avec la remise en suspension de particules mais les études de dispersion réalisées

montrent des valeurs restant faibles au niveau des plages. Le risque de pollution accidentelle est pour sa part maîtrisé à partir des mesures mises en place sur le site des travaux.

En phase d'exploitation le traitement des eaux du port et la gestion des déchets doivent éviter toute dégradation de la qualité des eaux de baignade.

- Contrôler les espèces envahissantes,

Le projet a pour objectif de supprimer les plantes invasives qui ont été recensées sur le port et d'éviter leur dissémination

- Limiter ou supprimer certains rejets en mer,

Le projet ne prévoit aucun rejet d'eaux brutes en mer.

- Restaurer et /ou protéger la qualité sanitaire des eaux des zones conchylicoles et de pêche à pied professionnelle,

Les mesures d'évitement et de réduction des impacts sur la qualité des eaux sont mises en avant sur cette thématique.

### **2.2.3.2. Compatibilité avec le SAGE Estuaire de la Loire**

Au delà des objectifs généraux de son plan d'aménagement et de gestion durable (PADD) le SAGE a édicté des règles spécifiques pour la gestion des eaux pluviales, la collecte des eaux usées portuaires et le traitement des eaux des aires de carénage.

- pour la gestion des eaux pluviales , les règles de cohérence et d'organisation concernent le projet et sont donc mises en œuvre,
- pour la gestion des eaux usées portuaires la collecte des eaux des navires est prévue ainsi que leur transfert sur le réseau collectif de la ville,
- pour l'aire de carénage les unités de traitement sont prévues avec des normes de rejet à respecter .

### **2.2.3.3. Compatibilité avec la Directive cadre stratégie pour le milieu marin**

La Directive cadre du 17 juin 2008 a été déclinée dans des plans d'actions pour le milieu marin établis pour chacune des sous-régions marines dont la sous-région « Golfe de Gascogne » dans laquelle se situe le port de La Turballe.

Les aménagements portuaires sont particulièrement concernés par les objectifs du plan d'actions du Golfe de Gascogne et pour y répondre le dossier précise :

- que le projet n'aura pas d'impact sur la qualité et la quantité des habitats benthiques,
- que le projet ne prévoit pas la mise en place d'espèces indigènes,
- que le projet n'a pas d'incidence sur les stocks de poissons et crustacés,

- que le projet n'impactera pas la structure et les fonctions des écosystèmes en phase d'exploitation,
- que le projet ne prévoit pas de remodeler les activités de la criée,
- que le projet prévoit une gestion stricte des déchets tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation,
- que le projet prévoit en phase travaux des mesures d'évitement et de réduction pour rendre très faible l'impact du bruit sur les mammifères marins.

Le plan d'actions fixe également des objectifs environnementaux que le dossier prend en compte étant précisé que la diversité biologique est considérée comme conservée dans la mesure où l'aménagement porte principalement sur des habitats constitués de sables et de roches infralittoraux et qu'il n'aura pas d'impact sur les conditions hydrographiques actuelles.

Enfin le projet, conformément aux objectifs de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral, est porteur d'une nouvelle économie bleue durable, à savoir le développement des énergies marines renouvelables et l'accélération de la transition énergétique et écologique des ports de la façade.

## **2.2.4. Evaluation des incidences NATURA 2000**

### **2.2.4.1. Recensement des sites**

Les sites potentiellement concernés ont été recensés et sont répertoriés dans le tableau ci-après :

Tableau 111 : Liste des sites Natura 2000 faisant l'objet d'une évaluation des incidences

Nom	Surface totale	Distance par rapport à la zone d'étude
<b>Zone de Protection Spéciale</b>		
FR5202010 « Mor Braz »	4 0276 ha dont 100% de superficie marine	Inclus dans la zone d'étude
FR 5210090 « Marais salants de Guérande, traits du Croisic et dune de Pen-Bron »	3 622 ha dont 35% de superficie marine	Inclus dans la zone d'étude
FR5312011 « Iles Houat-Hoëdic »	17 322 ha dont 100% de superficie marine	Inclus dans la zone d'étude spécifique aux mammifères marins
<b>Zone Spéciale de Conservation</b>		
FR 5200627 « Marais salants de Guérande, traits du Croisic et dunes de Pen-Bron »	4 376 ha dont 29% de superficie marine	Inclus dans la zone d'étude
FR5202010 « Plateau du Four »	4 208 ha dont 100% de superficie marine	7,5 km au Sud-Ouest
FR5300033 « Iles Houat-Hoëdic »	17 770 ha dont 97% de superficie marine	Inclus dans la zone d'étude spécifique aux mammifères marins

### 2.2.4.2. Exposé des incidences attendues

L'évaluation des incidences a été basée sur la localisation et la nature des travaux ainsi que sur les caractéristiques des habitats et des espèces ayant justifié les sites NATURA 2000 susceptibles d'être concernés.

Il ressort de cette analyse que les espèces (mammifères et oiseaux) et les habitats marins sont susceptibles d'être impactés par le projet contrairement aux habitats et espèces terrestres pour lesquels aucune incidence n'est attendue.

### 2.2.4.2 Evaluation des effets sur les habitats, espèces, habitats d'espèces et mesures associées

#### a) sur les habitats marins d'intérêt communautaire

Aucun site NATURA 2000 désigné au titre de la directive habitat ne s'inscrit dans la zone de travaux, toutefois des habitats marins sont concernés par le projet et ont été considérés dans l'évaluation.

Les effets attendus sont :

- la perte de surfaces d'habitats pour ceux directement situés dans l'emprise du projet. L'effet est considéré comme négligeable au regard du rapport entre les surfaces détruites et les surfaces disponibles en dehors de la zone de travaux.
- La perturbation physique des habitats liée à l'augmentation de la turbidité lors de la mise en œuvre des travaux puis au dépôt des sédiments en suspension.

Les études de dispersion qui ont été réalisées ont conduit à considérer l'effet comme faible et l'incidence négligeable, étant notamment considéré le caractère temporaire de l'effet.

- l'altération par pollution accidentelle est difficile à évaluer et son effet a été considéré comme moyen dans le cas le plus défavorable.

#### **b) sur les mammifères marins d'intérêt communautaires**

Les principaux effets étudiés sur les mammifères marins sont liés aux nuisances sonores. L'étude qui a été réalisée a considéré divers facteurs que sont le marnage, les espèces de mammifères et les niveaux sonores. Elle a mis en évidence des incidences pouvant être très significatives au niveau de certaines espèces et plus particulièrement du marsouin commun.

#### **c) sur les oiseaux marins d'intérêt communautaires**

Aucune destruction d'individus n'est attendue.

La perte d'habitats favorables au repos et au nourrissage a été considérée comme négligeable au regard des habitats de substitution qui existent sur le littoral.

Le dérangement causé par les nuisances sonores et visuelles peut toutefois conduire certaines espèces comme le goéland argenté à désertir momentanément le site.

#### **d) mesures associées**

L'analyse qui a été conduite n'a mis en évidence des effets significatifs que pour les mammifères marins et des mesures de réduction et d'éloignement, déjà signalées, sont prévues pour répondre à cette situation.

Il en ressort en conclusion que le projet ne sera pas de nature à remettre en cause les objectifs de conservation des sites NATURA 2000 objets de l'évaluation.

### **2.3. Les concertations préalables**

Par délibération du 2 juillet 2018, le Département de la Loire-Atlantique a décidé, en tant que maître d'ouvrage du projet de réaménagement du port de La Turballe, d'engager la concertation préalable conformément aux prescriptions de l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme.

Cette phase de concertation réglementaire a été précédée d'un dispositif d'information-communication mis en œuvre dans le cadre d'une étude de faisabilité préalable à partir de rencontres avec les différents usagers du port afin d'identifier leurs besoins et le potentiel de développement de leurs activités.

## **2.3.1. Les modalités de la concertation réglementaire**

### **2.3.1.1. Le dispositif d'information du public**

Les outils mis en œuvre ont été :

- un avis de concertation publié 2 semaines avant le début de la procédure dans le hall d'accueil de la mairie et de l'hôtel du Département,
- un dossier de présentation du projet accessible en version papier à la mairie et à l'hôtel du Département et en version dématérialisée sur la plateforme numérique du Département,
- des flyers recensant les rendez-vous de la concertation et les modalités de participation,
- Le site internet du Département avec une page dédiée au projet de réaménagement du port de La Turballe et un lien de renvoi sur la plateforme numérique.

### **2.3.1.2. Les rencontres de la concertation**

Ces rencontres ont été organisées dans le cadre :

- de réunions plénières :
  - une réunion publique d'ouverture le 20 août 2018 en mairie de La Turballe qui a rassemblé 93 participants,
  - une réunion publique de clôture le 5 octobre 2018 en mairie de La Turballe qui a rassemblé 95 participants.
- d'ateliers :
  - un atelier « environnement et cadre de vie » le 31 août 2018 dans les locaux du concessionnaire du port qui a rassemblé 40 participants,
  - un atelier « sécurité et gestion des flux sur le périmètre portuaire » organisé le 7 septembre 2018 dans les mêmes locaux, qui a rassemblé 29 participants.

Les comptes rendus de ces ateliers ont été mis en ligne sur la plateforme numérique.

### **2.3.1.3. Les supports d'expression**

Les supports déployés ont comporté :

- des registres déposés en mairie et à l'hôtel du Département pour recueillir des contributions écrites, de proximité et 13 participations y ont été recensées,
- une plateforme de participation citoyenne destinée à recueillir des contributions, des commentaires et à ouvrir des débats et 39 participations y ont été recensées émanant de 11 participants différents.

Les contributions des registres ont été mises en ligne sur la plateforme pour multiplier l'information et permettre des débats.

### **2.3.2. Le bilan de la concertation préalable**

Par délibération du 22 novembre 2018, le Département a adopté le bilan de la concertation préalable et arrêté les orientations retenues. Il ressort notamment de ce bilan :

- une optimisation du projet pour mieux répondre aux enjeux et aux attentes du public et des usagers,
- la mise en place d'un comité représentatif (usagers, riverains associations...) qui sera consulté régulièrement et informé de l'avancement du projet,
- un phasage du projet en cohérence avec la faisabilité technique et avec la capacité de financement du maître d'ouvrage,
- des études de conception devant intégrer la prise en compte de l'impact sur l'environnement à travers des modélisations de courantologie et de sédimentologie portant sur toute la zone d'influence du projet,
- une confirmation de l'adaptation du projet qui exclue toute augmentation des surfaces pêche au niveau de la plage de la Bastille.

## **2.4. Les avis des personnes publiques associées et autres avis administratifs**

### **2.4.1. Avis se rapportant à la procédure d'autorisation environnementale unique**

Les avis émis sont les suivants :

- Avis de la Commission locale de l'eau (CLE) du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Estuaire de la Loire du 17 janvier 2020,
- Avis de l'Agence régionale de santé (ARS) des Pays de la Loire des 12 février et 10 mars 2020,
- Avis du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) des 13 janvier et 25 mars 2020,
- avis relatifs à l'archéologie préventive terrestre et sous-marine de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) des Pays de la Loire et du Département des recherches archéologiques, subaquatiques et sous-marines (DRASSM) du 26 mars 2020 prescrivant un diagnostic du Ministère de la culture confirmé par arrêté du 7 mai 2020.

#### **2.4.1.1. Avis de la CLE du SAGE Estuaire de la Loire**

La CLE a émis un avis favorable sur le projet en rappelant au pétitionnaire, conformément aux dispositions du plan d'aménagement et de gestion durable du SAGE, l'obligation de lui transmettre annuellement un état d'avancement des démarches et des dispositifs mis en place autour de la collecte des eaux usées portuaires et de leur transfert vers les unités de traitement collectifs.

#### **2.4.1.2. Avis de l'ARS des pays de la Loire**

L'ARS a communiqué en date du 12 février 2020 un avis favorable assorti de réserves liées à des demandes de précisions portant notamment sur :

- les risques de détérioration de la qualité des eaux par remise en suspension de sédiments,
- la définition de la filière de traitement des eaux de l'aire de carénage et les modalités de suivi des rejets,
- les nuisances sonores et plus particulièrement celles liées aux opérations de battage, trépannage, et les précautions à envisager,
- la localisation précise des équipements pouvant occasionner des nuisances.

L'ARS a par la suite fait savoir, en date du 10 mars 2020, que les compléments fournis par le porteur du projet lui permettaient de lever les réserves formulées initialement.

#### **2.4.1.3. Avis du CEREMA**

Le CEREMA a été sollicité en tant que tiers-expert sur les aspects hydrosédimentaires. Il a rendu en date du 13 janvier 2020 une 1<sup>ère</sup> analyse des conséquences du projet établie à partir de l'étude d'impact initiale de décembre 2019.

il a communiqué, sur le même sujet, en date du 25 mars, une 2<sup>ème</sup> analyse conduite à partir de la version de février 2020 de l'étude d'impact qui est celle du projet. Cette analyse porte sur quatre points :

- sur les impacts de l'aménagement sur les phénomènes hydrosédimentaires côtiers,
- sur la qualité de l'eau et des sédiments,
- sur les phénomènes d'agitation portuaire
- sur la prise en compte des effets du changement climatique sur le niveau marin.

Sur ces différentes thématiques le CEREMA ne remet pas en cause les résultats des différentes études et modélisations conduites. Il préconise diverses améliorations du dossier et des suivis qui seront mis en œuvre.

#### **2.4.1.4. Avis relatifs à l'archéologie terrestre et sous-marine**

Par courrier du 17 janvier 2020 la Direction régionale des affaires culturelles a fait savoir que le projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive.

Le DRASSM de la Direction générale du patrimoine demande, en date du 26 mai 2020, la mise en œuvre d'un diagnostic archéologique réalisé sous forme d'une étude documentaire et d'une analyse fine des données géophysiques existantes sur la zone. Ce diagnostic a été prescrit par un arrêté ministériel du 7 mai 2020 avec une tranche ferme et une tranche conditionnelle activée en cas d'éléments justifiant d'une opération de fouilles préventive.

## **2.4.2. Avis se rapportant à la procédure au titre du Code des transports**

Les avis recueillis sont les suivants :

- Avis du concessionnaire du port de La Turballe du 30 mars 2020,
- Avis du Conseil régional des Pays de la Loire du 30 avril 2020,
- Avis du Conseil municipal de la commune de La Turballe du 5 mai 2020,
- Avis de la Communauté d'agglomération de la presqu'île de Guérande-Atlantique (CAP Atlantique) du 13 mai 2020,
- Avis du Conseil municipal de la commune de Piriac-sur-Mer du 2 juin 2020,
- Avis du Conseil municipal de la commune de Guérande du 8 juin 2020,
- Avis de la Commission régionale de gestion de la flotte de pêche des Pays de la Loire du 10 juin 2020,
- Avis du Conseil départemental de Loire-Atlantique du 11 juin 2020,
- Avis du Conseil portuaire du 12 juin 2020,
- Avis de la Grande commission nautique du 17 juin 2020,
- Avis de recevabilité de la Direction départementale des territoires et de la mer-délégation à la mer et au littoral (DDTM-DML) du 18 juin 2020.

### **2.4.2.1. Avis du concessionnaire du port de La Turballe**

La Société anonyme d'économie mixte locale (SAEML) Loire-Atlantique pêche et plaisance gestionnaire du port de La Turballe a communiqué un avis favorable au projet.

### **2.4.2.2. Avis du Conseil régional des Pays de la Loire**

La Commission permanente du Conseil régional a émis un avis favorable au projet lors de sa réunion du 30 avril 2020.

### **2.4.2.3. Avis du Conseil municipal de La Turballe**

Le Conseil municipal a émis un avis favorable à l'unanimité en souhaitant, compte tenu de l'impact et des enjeux pour La Turballe, continuer à être étroitement associé durant toute la durée des travaux, notamment en ce qui concerne les questions de gestion des flux, des circulations et des stationnements.

### **2.4.2.4. Avis de la Communauté d'agglomération CAP Atlantique**

La Communauté d'agglomération confirme en date du 13 mai 2020 un avis de principe favorable sur le projet dans l'attente d'une expression technique approfondie qui interviendra à l'occasion de l'enquête publique et du dossier d'autorisation environnementale.

#### **2.4.2.5. Avis du Conseil municipal de Piriac-sur-Mer**

Dans sa délibération du 2 juin 2020 le Conseil municipal émet un avis favorable au projet.

#### **2.4.2.6. Avis du Conseil municipal de Guérande**

Le Conseil municipal de Guérande a émis en date du 8 juin 2020 un avis favorable au projet assorti de deux réserves :

- respecter le calendrier de réalisation du contournement de Guérande,
- déterminer, pendant la période de travaux, un itinéraire de circulation des véhicules de chantier qui n'emprunte pas la route de La Turballe via le village de Clis, le boulevard De Gaulle et le boulevard du 19 mai 1962, mais par exemple la RD n° 33 à la sortie de La Turballe, direction Saint-Molf, puis la RD n° 48 et enfin la RD n° 774 jusqu'au giratoire du Moulin du diable.

#### **2.4.2.7. Avis de la Commission régionale de gestion de la flotte de pêche**

La Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique- Manche Ouest a transmis en date du 10 juin 2020 un avis favorable de la commission en l'absence de réponse expresse de ses membres consultés par voie électronique.

#### **2.4.2.8. Avis du Conseil départemental de Loire-Atlantique**

Par délibération de la Commission permanente en date du 11 juin 2020 le Conseil départemental de Loire-Atlantique a émis un avis favorable au projet.

#### **2.4.2.9. Avis du Conseil portuaire de La Turballe**

Le Conseil portuaire a émis un avis favorable au projet lors de sa réunion du 12 juin 2020.

#### **2.4.2.10. Avis de la Grande commission nautique**

La Grande commission nautique a émis un avis favorable à l'unanimité assorti de recommandations portant sur :

- en phase de travaux :
  - les modalités d'information des usagers, de sécurisation du plan d'eau, voire d'adaptations des pratiques.
- en phase d'exploitation :
  - la nécessité d'adapter le règlement de la navigation dans le port aux nouvelles activités et de vérifier la pertinence du balisage.
- De manière plus générale :
  - le besoin d'identifier une zone de posé d'hélicoptère,

- l'intérêt d'intégrer un dispositif de sécurité incendie pour une première intervention et d'organiser l'accès des services d'urgence.

Par ailleurs la commission a rappelé qu'il y avait lieu de transmettre au service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) les résultats des mesures hydrographiques et géophysiques ainsi que les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées pour tenir à jour la documentation nautique.

#### **2.4.2.11. Avis sur la recevabilité du dossier**

Le dossier a été déclaré recevable par la DDTM-DML, en vue de sa mise à l'enquête en date du 18 juin 2020.

#### **2.4.3. Avis se rapportant au changement substantiel d'occupation du domaine public maritime**

Le Préfet maritime de l'Atlantique, et le Commandant de la zone maritime atlantique émettent des avis favorables au changement substantiel d'occupation du domaine public maritime respectivement en dates du 27 et du 30 avril 2020. Les deux avis rappellent que la partie du domaine public maritime concernée est actuellement sous la compétence du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire.

### **3. Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Turballe**

#### **3.1. Objet du présent dossier**

Le projet d'aménagement et d'extension du port de La Turballe n'est pas compatible avec certaines dispositions du PLU de la Commune, une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est donc nécessaire. Cette mise en compatibilité est prévue par déclaration de projet conformément aux spécifications de l'article L 126-1 du Code de l'environnement.

#### **3.2. Présentation du projet**

La présentation du projet est conforme à celle figurant au dossier de demande d'autorisation environnementale unique.

#### **3.3. Plan local d'urbanisme de La Turballe**

Le PLU en vigueur comporte les documents ci-après :

- un rapport de présentation,
- un projet d'aménagement et de développement durable(PADD),
- un document d'orientations d'aménagement et de programmation,

- un règlement,
- des annexes.

### **3.3.1 Le rapport de présentation**

Le port de pêche et le port de plaisance font l'objet d'une description présentant leurs capacités et leurs principaux équipements. Il y est précisé que la zone UP correspondant au secteur portuaire à une superficie de 17 ha.

### **3.3.2. Le projet d'aménagement et de développement durable**

La 2<sup>ème</sup> grande orientation du PADD vise à soutenir l'activité économique et notamment le secteur de la pêche.

Le port y est présenté comme le 1<sup>er</sup> port de pêche des Pays de la Loire en tonnage et en valeur et également comme le 1<sup>er</sup> port français de la façade atlantique pour l'anchois et la sardine. Il est précisé que la Commune souhaite apporter son soutien à l'activité de la pêche ce qui se traduit par la sécurisation et la mise aux normes des équipements portuaires.

Le document précise également que la fonction touristique, en période estivale, vient s'ajouter à la pêche, qu'une aire technique dotée d'un élévateur a récemment amélioré le niveau d'équipement du port, et qu'il est aussi envisagé l'allongement des digues et la sécurisation de l'entrée du port.

Le projet de réaménagement et d'extension du port est donc compatible avec cette orientation du PADD et ce document ne nécessite pas de modification pour intégrer le projet.

### **3.3.3. Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)**

Le port n'est actuellement concerné par aucune OAP.

### **3.3.4. Règlements**

Le règlement écrit définit une zone UP comme secteur réservé aux activités portuaires et aux utilisations qui sont directement liées aux ports. Cette zone est transcrite dans le règlement graphique. Elle couvre le périmètre actuellement occupé par les activités portuaires.

## **3.4. Mise en compatibilité du PLU de La Turballe**

Le dossier présente en parallèle les documents actuels du PLU et les documents modifiés au titre de la présente procédure.

### **3.4.1. Rapport de présentation**

Il est rajouté au document actuel les textes ci-après :

- pour le port de pêche

« Des travaux d'aménagement portuaires prévus à partir de 2020 vont permettre d'agrandir le terre-plein de Garlahy et de prolonger sa jetée. Un épi, dit épi des Brebis, sera positionné au droit du terre-plein du Tourlandroux et abritera un avant-port. Le prolongement du terre-plein de Garlahy accueillera un centre de maintenance de l'activité EMR du parc éolien offshore de Saint-Nazaire ».

- pour le port de plaisance

Au titre de sa capacité d'accueil il est ajouté : « ainsi que 53 nouveaux postes après les travaux de réaménagement du port à partir de 2020 ».

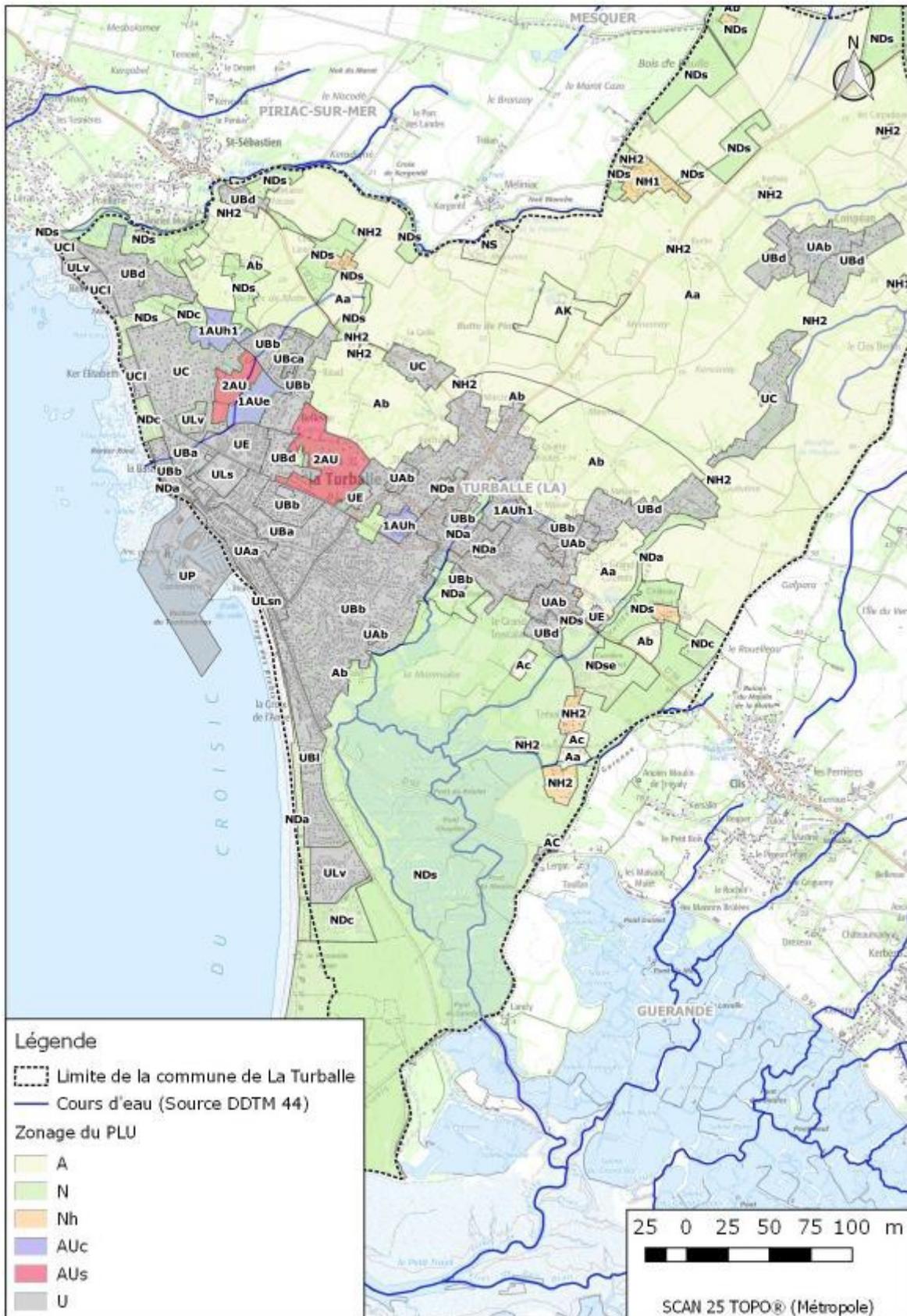
Le tableau des surfaces est également modifié pour augmenter la zone UP de 17 à 33,2 ha ce qui modifie également la surface des zones urbaines qui est portée à 459,9 ha.

### **3.4.2. Règlement écrit**

L'article UP2 portant sur les utilisations du sol soumises à conditions particulières est complété pour les constructions, utilisations et aménagements nécessaires aux activités de transports de passagers et aux activités liées à l'exploitation d'énergies marines renouvelables.

### **3.4.3. Règlement graphique**

Le plan de zonage est modifié pour prendre en compte le nouveau contour de la zone UP. Il est reproduit ci-après :



Règlement graphique du PLU futur

### 3.5. Evaluation environnementale

Une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU est nécessaire en application de l'article R104-8 du Code de l'urbanisme en raison de la présence du site NATURA 2000 « Mor Braz ».

Conformément à l'article R 122-17 du Code de l'environnement le rapport environnemental comprend :

- une présentation résumée des objectifs du plan et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération,
- une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution,
- une analyse exposant les effets probables de la mise en œuvre du plan et les incidences sur les sites NATURA 2000,
- l'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement,
- la présentation des mesures pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables pour l'environnement,
- un résumé non technique.

Il est bien entendu que le rapport environnemental peut se référer aux éléments figurant dans l'étude environnementale du projet déjà présentés dans le présent document.

#### 3.5.1. Compatibilité avec les documents supra-communaux

Le projet décrit dans le présent rapport impacte le zonage UP du PLU et conduit donc à la modification de cette zone.

Cette future zone UP doit être compatible avec les plans et programmes supra-communaux ci-après :

- le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de CAP Atlantique

le projet est concerné par 2 objectifs du plan d'aménagement et de développement durable :

- valoriser la biodiversité et les paysages,
- créer les conditions pour valoriser la qualité des productions primaires et développer la valeur ajoutée liée aux unités de transformation.

L' évolution de la zone UP s'intègre entièrement dans ces objectifs puisqu'elle permet de sécuriser les activités liées à la pêche et de renforcer les différents pôles du port.

- le SDAGE du bassin Loire Bretagne et le SAGE Estuaire de la Loire.

La compatibilité à été évaluée dans l'étude d'impact du projet.

- Le plan de prévention des risques littoraux (PPRL) de la presqu'île Guérandaise, Bien qu'exposé aux aléas érosion à échéance 100 ans et aux chocs mécaniques liés à la houle le projet d'évolution de la zone UP répond aux conditions d'autorisation mentionnées par le PPRL.
- Les documents de stratégie pour le milieu marin. Cette compatibilité a déjà été appréciée dans l'étude d'impact du projet d'aménagement portuaire.

### **3.5.2. Les principaux effets attendus**

Les principaux effets de l'évolution de la zone UP portent sur une perte d'habitats marins et un risque de dégradation de ceux-ci. Ils figurent dans l'étude d'impact du projet.

### **3.5.3. Les principales mesures d'évitement et de réduction**

Les mesures retenues pour limiter les impacts sur les habitats marins et sur la qualité de l'eau figurent dans l'étude d'impact du projet portuaire.

## **3.6. L'intérêt général du projet**

En application de l'article L 153-54 du Code de l'environnement le projet doit présenter un caractère d'intérêt général pour permettre la mise en compatibilité du PLU par la procédure retenue. Le dossier aborde différentes réflexions contribuant à justifier cet intérêt général qui sont résumées ci-après :

### **3.6.1. Le contexte régional, départemental et intercommunal**

Le projet est considéré comme constituant un levier pour le développement de La Turballe et pour le territoire de la Loire-Atlantique sur les plans économique et touristique.

#### **3.6.1.1. La dimension régionale du projet**

L'économie bleue est identifiée comme une source d'opportunités majeures pour les Pays de la Loire dans le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation de 2016.

En matière de pêche, la Région conduit des actions pour moderniser et conforter le secteur dans le cadre du plan régional d'organisation et d'équipement des ports de pêche ligériens.

Le projet de La Turballe apparaît donc cohérent avec les orientations régionales.

#### **3.6.1.2. La dimension départementale du projet**

Le Département a demandé en 2016 le maintien de sa compétence sur l'ensemble des ports départementaux. Il est ainsi propriétaire des ports de pêche de La Turballe et du Croisic.

Dans le cadre d'un défi maritime et littoral le Département propose différents thèmes et enjeux de réflexion présentant un caractère d'intérêt général et le projet est en lien avec beaucoup d'entre eux.

### **3.6.1.3. La dimension intercommunale du projet**

Dans son document d'orientation et d'objectifs (DOO) CAP Atlantique se fixe des objectifs ayant pour objet de soutenir les spécificités locales liées aux activités marines, de créer les conditions de valorisation pour la conchyliculture et la pêche, de poursuivre la mise en œuvre de la transition énergétique pour un territoire à énergie positive et en adaptation au changement climatique.

### **3.6.2. Objectifs et opportunités du projet**

Le port de La Turballe est présenté comme bénéficiant d'une situation géographique idéale sur la façade atlantique avec une zone portuaire accessible à toute heure pour des navires de 2 m de tirant d'eau.

Le projet de réaménagement et d'extension doit permettre de concilier les besoins immédiats des utilisateurs tout en intégrant le développement futur. Il a pour ambition d'être pourvoyeur d'emplois nouveaux et de retombées économiques pour tous les secteurs qui sont liés, à savoir, la pêche, la plaisance, le tourisme et la réparation navale.

Le secteur des énergies marines renouvelables dont le développement est soutenu par le Département doit également apporter de nouvelles opportunités d'emploi pour le secteur de La Turballe.

## **3.7. Examen conjoint des personnes publiques associées (PPA)**

La réunion des PPA, présidée par Mr le Sous-Préfet de Saint-Nazaire, s'est tenue le 11 juin 2020. CAP-Atlantique a par ailleurs rendu un avis écrit qui a été annexé au procès-verbal de la réunion.

Après un rappel du projet et de l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) le maître d'ouvrage propose d'ajouter une OAP nommée « le port et ses abords ».

Un travail est mené en concertation avec la Commune pour définir précisément les termes de cette OAP qui sera reprise dans le futur PLU. Ces éléments de complétude seront intégrés au mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis MRAe et donc intégrés au dossier d'enquête publique.

Après ces précisions les participants précisent leur avis :

- les représentants de la commune rappellent leurs engagements sur le projet et sur la protection globale environnementale . Ils précisent que le point de vigilance principal est celui des déplacements avec une interaction forte entre le port et la ville et l'attente d'un échange constructif dans le cadre de la préparation de l'OAP,
- le président de séance rappelle que les questions de circulation concentrent de nombreuses critiques et qu'il est de l'intérêt du projet d'y répondre,

- le représentant de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) exprime le soutien de la Chambre pour le projet,
- la représentante de la DDTM réaffirme la nécessité de renforcer l'argumentaire sur la loi littoral étant rappelé que la zone de protection spéciale (ZPS) NATURA 2000 MOR-BRAZ empiètent sur le futur zonage UP,
- La représentante de CAP-Atlantique rappelle l'avis favorable communiqué assorti d'une recommandation pour un développement de l'argumentaire sur l'articulation avec la loi littoral et sur les choix effectués en matière de règles d'urbanisme ainsi qu'à mieux étayer la démonstration de l'intérêt général du projet. Elle se joint aux avis déjà formulés sur les questions de circulation,
- le représentant du Conseil régional est favorable au projet,
- les représentants du bureau d'études urbanisme de la commune suggèrent de préciser l'insertion urbaine et paysagère.

## **4. Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage**

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) des Pays de la Loire a rendu un avis en date du 29 mai 2020 sur le dossier d'enquête publique relatif à l'autorisation environnementale de l'aménagement du port de La Turballe et à la mise en compatibilité du PLU de la commune.

Le maître d'ouvrage du projet a apporté des réponses aux observations de la MRAe dans un document daté du 22 juin 2020.

Les observations de la MRAe et les réponses qui sont formulées pour chacune d'elles sont présentées simultanément ci-après. Pour des questions de présentation les observations de la MRAe sont en italique et en caractères gras.

### **4.1. Observations sur la qualité des évaluations environnementales**

***La MRAe recommande de corriger le dossier de façon à le rendre cohérent et plus lisible.***

Le maître d'ouvrage convient de cette situation et rappelle la difficulté à présenter des tableaux de synthèse complexes sans les réduire. Il présente toutefois le tableau récapitulatif des mesures ERC divisé en plusieurs parties.

### **4.2. Observations sur l'étude d'impact du projet**

#### **4.2.1. Volet infrastructures de transport**

***La MRAe rappelle la nécessité de renforcer le volet spécifique aux infrastructures de transport prévu par l'article R 122-5 du Code de l'environnement notamment :***

- ***une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité,***
- ***une évolution des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.***

Sur le premier point le maître d'ouvrage présente une synthèse des perspectives et retombées économiques engendrées par le projet comportant des résultats et comptes d'exploitation prévisionnels, une analyse des impacts socio-économiques directs et indirects du projet ainsi qu'un détail des impacts par activité.

Concernant l'évaluation des consommations énergétiques le porteur de projet identifie les consommations en matière d'électricité et de carburant. Les consommations estimées en volumes sont ainsi en augmentation d'environ 15 % par rapport à la situation actuelle.

#### **4.2.2. Périmètre du projet**

***La MRAe recommande de clarifier le périmètre du projet au sens de l'article L 122-1 du Code de l'environnement en en précisant les composantes et de conforter en conséquence l'analyse de l'ensemble des impacts.***

Le maître d'ouvrage rappelle que le projet n'intègre pas la base de maintenance du parc éolien qui n'a pas de lien de fonctionnalité avec le projet portuaire conçu pour sécuriser les accès du port et répondre à ses besoins d'évolution.

#### **4.2.3. Données sur la capacité portuaire et sur la politique de la pêche**

***La MRAe recommande de clarifier les données chiffrées relatives à l'augmentation de la capacité portuaire ainsi que le contexte en matière de gestion des anneaux de plaisance et de politique de la pêche.***

Le maître d'ouvrage précise :

- que le projet n'a pas été pensé dans l'optique d'une augmentation de la capacité de plaisance mais que les objectifs de sécurité ont conduit à la création de la contre-digue qui ouvre la possibilité d'un avant port avec 53 places supplémentaires réservés à l'accueil temporaire et que le déplacement de l'embarcadère passagers permettra de créer une douzaine de places supplémentaires,
- que l'étude économique à été fondée sur 2 hypothèses pour permettre d'encadrer les incertitudes actuelles sur le devenir de la pêche en général,
- que le Brexit ne devrait pas ou peu impacter l'activité pêche en raison des caractéristiques physiques du port (un des rares ports en eaux profondes de la façade) de ses services et de son marché électronique.

#### **4.2.4. Avenir de l'infrastructure portuaire selon le devenir du parc éolien marin**

*La MRAe demande l'avenir de l'infrastructure portuaire selon le devenir du parc éolien marin qui en motive principalement le développement actuel.*

Pour le maître d'ouvrage la logique du projet repose sur le fait de ne pas faire dépendre les futures infrastructures du parc éolien en mer avec l'idée de faire cohabiter tous les usages et de créer des augmentations de capacités sur les activités plus traditionnelles du port.

#### **4.2.5. Effets cumulés**

*La MRAe recommande d'intégrer le site SEM-REV à l'analyse des cumuls d'impacts possibles.*

Après avoir rappelé la situation du projet SEM-REV et ses principales caractéristiques le maître d'ouvrage a considéré que l'impact du projet portuaire de La Turballe n'interfère pas avec l'exploitation du projet SEM-REV au regard :

- que l'exploitation déjà en cours du projet SEM-REV permet d'éviter tout impact cumulé des travaux avec ceux du projet portuaire de La Turballe,
- que la distance qui sépare les deux projets est de plus de 20 km,
- que l'étude d'impact du projet SEM-REV avait identifié comme faible l'impact sur l'environnement,
- du potentiel faible d'impact sonore cumulé des deux projets.

### **4.3. Observations sur les méthodes et sur la complétude du résumé non technique**

*La MRAe recommande de renforcer l'explication des méthodes et de compléter le résumé non technique de l'étude d'impact.*

Sur ces thèmes, le maître d'ouvrage a précisé que les diverses méthodes utilisées dans le cadre de l'élaboration du dossier figuraient en détail dans les annexes relatives à chaque sujet (pièce E du dossier d'autorisation environnementale).

Il a par ailleurs complété le résumé non technique de l'étude d'impact sur les points ci-après :

- les facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet,
- les impacts cumulés,
- les solutions de substitution étudiées.

## **4.4. Observations sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU**

### **4.4.1. Complétude de l'évaluation environnementale du dossier**

*La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU dans le respect du Code de l'urbanisme.*

Le maître d'ouvrage considère que l'ensemble des sujets énoncés à l'article R 153-3 du Code de l'urbanisme comme devant figurer dans le rapport de présentation de l'évaluation environnementale figurent bien au dossier. Il rappelle aussi que l'évolution de l'état initial concerne principalement la perte de surface d'habitats marins intertidaux et subtidaux.

### **4.4.2. Justification du périmètre de la zone UP côté terre**

*La MRAe demande de mieux justifier l'évolution du périmètre de la zone UP en expliquant pour quelles raisons celle-ci ne coïncide pas avec les équipements portuaires existants et comment la redéfinition du périmètre portuaire, emportant la délimitation de la future zone UP, a été établie, y compris côté terre.*

Pour le maître d'ouvrage la nouvelle délimitation de la zone UP à l'interface côté terre a pour objectif de coller à la réalité des espaces ayant effectivement un usage portuaire et par conséquence d'exclure des zones de circulation qui y sont actuellement intégrées.

### **4.4.3. Articulation avec la loi littoral et intérêt général du projet**

*La MRAe demande :*

- *de développer l'argumentaire sur l'articulation avec la loi littoral et sur les choix effectués en matière de règles d'urbanisme,*
- *de mieux étayer la démonstration de l'intérêt général du projet.*

#### **4.4.3.1. Sur l'articulation avec la loi littoral**

Le maître d'ouvrage précise que les travaux prioritaires du projet de réaménagement sont liés à la sécurisation du port et il considère en conséquence que le projet s'inscrit dans les spécifications de l'article L 121-4 du Code de l'urbanisme et ne sont donc pas soumis aux règles de protection des espaces littoraux puisqu'ils répondent à une nécessité technique impérative et permettent d'assurer le bon fonctionnement du service public portuaire.

#### **4.4.3.2. Sur l'intérêt général du projet**

Le maître d'ouvrage rappelle que le Département propriétaire notamment des ports de pêche de La Turballe et du Croisic conduit une politique volontariste en vue de développer une pêche durable en résonance avec les problématiques environnementales et que le projet de La Turballe entend répondre aux enjeux posés par le déficit maritime et littoral de la Loire-Atlantique.

Pour le secteur de la réparation navale le porteur du projet rappelle les chiffres montrant que les besoins en entretien et réparation navale sont en croissance, avec la nécessité d'équipements pour des navires de plus en plus grands. Il considère que le projet est en cohérence avec les besoins du marché et qu'il est en conséquence pourvoyeur de croissance économique et d'emploi.

## **4.5. Observations sur la qualité des eaux marines et des sédiments**

*La MRAe recommande :*

- *l'approfondissement des analyses des sédiments contaminés,*
- *l'étude de faisabilité d'une surveillance visuelle de la diffusion du panache turbide et de l'installation de barrières anti-matières en suspension pour tous les travaux en mer.*

### **4.5.1. Analyse des sédiments contaminés**

Le maître d'ouvrage rappelle les analyses conduites et les résultats obtenus. Il précise également que divers tests d'écotoxicité ont été menés en 2020 qui confortent la conclusion que les travaux peuvent être réalisés sans risques pour les huîtres et les crustacés et qu'il est préférable de réutiliser les matériaux de dragage sur site plutôt que de pratiquer un clapage en mer.

### **4.5.2. Surveillance visuelle du panache turbide et barrière anti-MES**

La surveillance est prévue à l'aide de 3 sondes de détection en continu et le maître d'ouvrage renvoie au Préfet la décision éventuelle d'imposer une surveillance visuelle à partir de moyens aériens.

La barrière anti-MES est prévue pour confiner divers travaux de la phase phase 2 situés en zone de faible turbulence mais n'est pas considérée par le porteur du projet comme adaptée aux travaux de la phase 1.

## **4.6. Observations sur les risques naturels et sur l'évolution du trait de côte**

*La MRAe recommande la réalisation d'une étude du budget sédimentaire à une échelle adaptée et la définition si besoin de mesures ERC complémentaires.*

Le maître d'ouvrage répond à cette recommandation en rappelant les résultats des études hydrosédimentaires et des modélisations réalisées et en précisant qu'un suivi du trait de côte et du chenal sera prévu durant et après les travaux afin de déterminer l'intérêt d'un ouvrage de butée latérale pour éviter l'écoulement du sable dans le chenal.

## **4.7. Observations sur les milieux naturels**

*La MRAe recommande :*

- *de justifier les périodes de prospections naturalistes,*

- *d'étayer les mesures en faveur de l'avifaune nicheuse,*
- *de mettre à jour les évaluations de bruit sous-marin et d'adapter le protocole de surveillance de la fréquentation du site par les mammifères marins et d'effarouchement lors de l'utilisation du brise-roche hydraulique,*
- *d'examiner la possibilité de compenser la perte d'une dizaine d'hectares d'habitats subtidaux, si besoin en dehors du site de projet,*
- *de reprendre la démonstration d'absence d'incidence significative sur les sites NATURA 2000 après intégration des compléments attendus au dossier.*

#### **4.7.1. Justification des périodes de prospection naturalistes**

En complément des inventaires réalisés le maître d'ouvrage précise qu'un état de référence avant travaux est en cours et qu'ainsi la période d'inventaire sera conforme aux attentes des services de l'État.

Il précise également qu'une phase de suivi écologique annuel sera mise en œuvre en phase d'exploitation et qu'elle portera notamment sur l'avifaune nicheuse.

#### **4.7.2. Mesures en faveur de l'avifaune nicheuse**

Pour le maître d'ouvrage, compte tenu des enjeux ornithologiques identifiés, notamment ceux se rapportant à la présence du pipit maritime, de l'application de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi prévues, les impacts résiduels sur l'avifaune seront limités, voir positifs.

Dans ce contexte, aucune mesure de compensation n'est prévue.

#### **4.7.3. Evaluation des bruits sous-marins et mesures de surveillance et d'effarouchement**

Le maître d'ouvrage précise sur ces thématiques :

- que les études géotechniques qui ont eu lieu fin 2019 ont permis de démontrer la quasi-absence de boules rocheuses au niveau du chenal et donc de réduire l'impact sonore du projet en utilisant la méthode du déroctage pratiqué au brise roche hydraulique en lieu et place du micro-minage,
- que les empreintes acoustiques ont été étudiées pour 2 niveaux de marnage (0 et 5 m), pour un bruit impulsif de 200 dB correspondant à un battage de pieu ou à l'utilisation d'un brise roche et pour un bruit impulsif de 264 dB correspondant à du micro-minage,
- qu'un suivi acoustique du bruit généré par les travaux sera mis en œuvre permettant de certifier les niveaux sonores, de cartographier les empreintes acoustiques, d'évaluer les mesures d'éloignement mises en place, d'évaluer le retour des mammifères marins après travaux et d'ajuster si nécessaire les mesures.

- que plusieurs approches, adaptées à la nature des travaux, articulantes l'utilisation de répulsifs acoustiques et le suivi visuel et acoustique des mammifères marins sont prévues,
- que la technique du « soft start » destinée à réduire davantage les incidences sur les mammifères marins et qui fait l'objet d'un protocole de l'IFREMER pourra être utilisée.

#### **4.7.4. Compensation de la perte d'habitats subtidaux**

Afin de compenser la perte d'habitats subtidaux estimée à environ 10 ha et pour répondre à la demande de la MRAe, le maître d'ouvrage propose de réaliser une étude de faisabilité quant à la reconquête de tels habitats à l'échelle des ports de la Loire-Atlantique et ceci dans un délai maximal de 5 années à compter d'un arrêté préfectoral prescrivant la démarche.

#### **4.7.5. Absence d'incidence sur les sites NATURA 2000**

Le maître d'ouvrage considère qu'au vu des compléments apportés au dossier il n'y a pas d'impacts significatifs supplémentaires sur les 2 sites NATURA 2000 situés au droit du projet.

#### **4.8. Observations sur l'insertion paysagère et sur le cadre de vie**

*La MRAe recommande de conforter les conclusions de l'analyse paysagère par l'examen du projet dans l'ensemble de ses composantes et par des simulations d'insertion en phase d'exploitation.*

Le porteur de projet présente des photomontages avant et après aménagement afin de conclure que l'impact sur le paysage actuel est faible.

#### **4.9. Observations sur les déplacements et sur la mobilité**

*La MRAe recommande d'établir le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet, en considérant notamment la provenance potentielle des matériaux de carrière, la desserte pour l'activité portuaire y compris la maintenance éolienne et la place des transports en commun dans la desserte du site.*

En réponse, le porteur de projet considère que les travaux devant faire l'objet de marchés publics, il ne lui est pas possible de définir la situation des carrières d'approvisionnement sans risque de créer un défaut de concurrence. Il précise également que les modalités de prise en compte de l'environnement par les entreprises seront définies par les règlements de consultation des marchés.

#### **4.10. Observations sur la mise en compatibilité du PLU**

*La MRAe considère qu'il est nécessaire de compléter le règlement de la zone UP, ou d'y définir une orientation d'aménagement et de programmation, pour donner un cadre plus qualitatif aux occupations et utilisations du sol à venir. Il s'agit de garantir une cohérence à l'échelle du port dans son ensemble, ainsi que la meilleure articulation urbaine avec le bourg dont le port constitue une part importante de sa façade littorale.*

Afin de répondre à cette demande, de donner un cadrage plus qualitatif aux occupations et utilisations du sol à venir, le maître d'ouvrage propose la création de l'OAP « Le port et ses abords ».

Dans le cadre de cette OAP le projet rappelle le contexte existant, les objectifs qui sont ceux du réaménagement prévu et les futures destinations et occupations de l'espace portuaire regroupées sous 5 pôles que sont la pêche, la plaisance, le transport, les énergies marines renouvelables et la réparation.

Un plan de l'OAP présentant ces différents aspects figure au dossier. Il est reproduit ci-après.

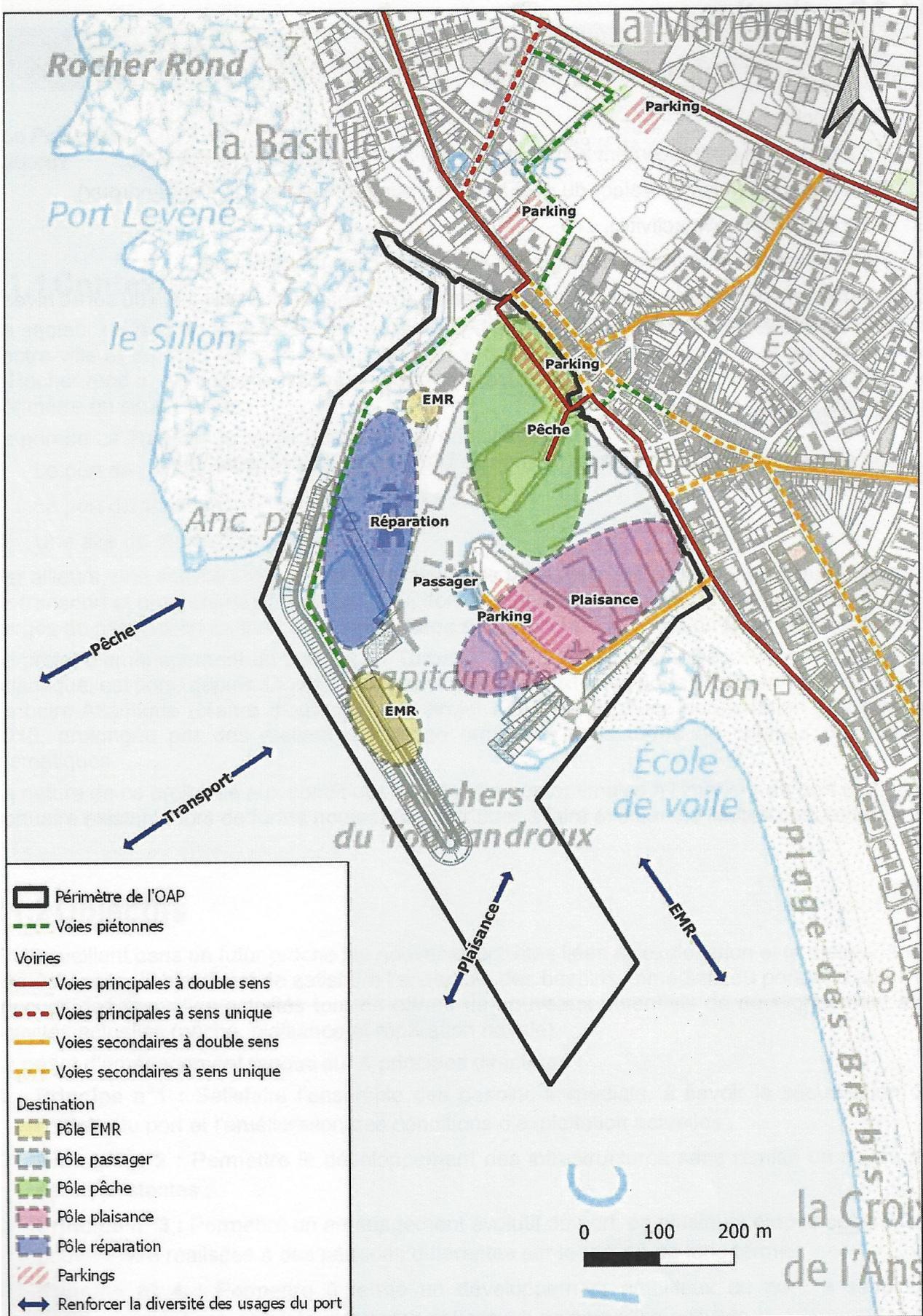


Figure 21 : Plan d'OAP Le port et ses abords

## **5. L'enquête publique-préparation-déroulement**

### **5.1. Désignation du commissaire enquêteur**

Le Président du Tribunal administratif de Nantes, en réponse à une sollicitation du Préfet de la Loire-Atlantique, a par décision n° E20000048/44 du 6 mai 2020, désigné Jany Larcher retraité de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) comme commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique se rapportant au projet de réaménagement et d'extension du port de La Turballe.

### **5.2. Préparation de l'enquête publique**

Une réunion d'échange et de préparation entre le commissaire enquêteur et Mr Gildas Guguen directeur du Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique, accompagné de Mme Camille Dumergue chef de projet au cabinet Egis, s'est tenue par visioconférence le 28 mai 2020. Ce mode d'échange sans présentiel a été retenu en raison de la crise sanitaire du Covid 19.

Cette réunion est intervenue à un moment où le dossier d'enquête publique était en cours de finalisation. Elle avait pour principaux objectifs :

- de prendre connaissance du contexte de l'opération et des différentes procédures prévues,
- d'examiner le contenu du dossier qui sera à disposition du public avec notamment les avis des personnes publiques associées,
- de prendre connaissance des modalités de la concertation préalable,
- d'identifier les supports disponibles pour prendre connaissance des différents documents du projet,
- de confirmer les dates prévues pour la tenue de l'enquête publique dans le respect des procédures préalables nécessaires. Ainsi les dates du 29 juin pour l'ouverture de l'enquête et du 31 juillet pour sa clôture ont été confirmées,
- d'examiner les modalités pratiques de l'enquête avec le lieu et les conditions de tenue des permanences du commissaire enquêteur,
- de rappeler les obligations réglementaires d'information du public dans les journaux locaux mais aussi par voie d'affichage.

Cette réunion préparatoire a été complétée par une visite des installations portuaires et des lieux du projet organisée pour le commissaire enquêteur par Mr Guguen le 23 juin 2020. Le dossier complet d'enquête publique paraphé et coté par le commissaire enquêteur a été déposé en mairie à cette occasion.

### 5.3. Organisation de l'enquête publique

L'enquête publique a été prescrite par arrêté de Mr le Préfet de la Loire-Atlantique du 29 juin au 31 juillet 2020 soit pendant 33 jours consécutifs. Cinq permanences physiques du commissaire enquêteur ont été prévues aux dates et heures ci-après :

- le lundi 29 juin 2020 de 9h à 12h,
- le jeudi 9 juillet 2020 de 14h à 17h,
- le samedi 18 juillet 2020 de 9h à 12h,
- le mercredi 22 juillet 2020 de 9h à 12h,
- le vendredi 31 juillet 2020 de 14h à 17h.

En raison de la crise sanitaire, l'arrêté a également précisé que le commissaire enquêteur recueillait les observations du public par téléphone au 02 40 11 40 88 au cours des permanences citées précédemment.

L'arrêté de prescription a d'autre part prévu l'ouverture d'un registre dématérialisé à l'adresse <https://www.registredemat.fr/port-laturballe-amenagement> permettant de prendre connaissance des pièces du dossier, de déposer des observations en ligne et de visualiser l'ensemble des contributions formulées par le public.

Par ailleurs le public pouvait faire parvenir ses observations et contributions pendant la durée de l'enquête par courrier électronique à l'adresse ci-après :

[port-laturballe-amenagement@registredemat.fr](mailto:port-laturballe-amenagement@registredemat.fr)

De même le dossier pouvait être consulté en mairie sur un ordinateur dédié durant les heures d'ouverture au public.

### 5.4. Composition du dossier d'enquête publique :

Le dossier à disposition du public comportait les pièces ci-après :

Pièce n° 0 : Fiche de présentation du dossier d'enquête publique unique

Pièce n° 0-0 : Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Pièce n° 0-1 : Avis d'enquête publique

Pièce no 1 : Dossier d'autorisation environnementale unique comprenant les documents ci-après

- document A : note de présentation non technique et contexte réglementaire (18 pages)
- document B: présentation du projet (82 pages)
- document C : étude d'impact (550 pages)
- document C bis : résumé non technique (39 pages)

- document D : insertion de l'enquête publique dans la procédure (23 pages)
- document E : annexes
  - annexe 1 : justification de la maîtrise financière
  - annexe 2 : règlement portuaire actuel et règlement de l'aire de carénage
  - annexe 3 : fiches NATURA 2000
  - annexe 4 : rapport IDRABIO sur les investigations environnementales de 2018
  - annexe 5 : liste des espèces végétales : document BIOTOPE 2018
  - annexe 6 : listes des espèces amphihalines et ichtyofaune : document BENTHOS et IDRABIO 2018
  - annexe 7 : méthodologie de la détermination des enjeux liés aux mammifères marins : document SOMME 2019
  - annexe 8 : bulletin IFREMER 2017
  - annexe 9 : étude acoustique marine : document SOMME 2019
  - annexe 10 : étude de dispersion des fines en phase travaux : document BRL 2019
  - annexe 11 : étude acoustique terrestre : document ALHYANGE 2019
  - annexe 12 : archéologie
  - annexe 13: étude hydrosédimentaire : document BRL 2020
  - annexe 14 : commission nautique locale 2019 sur le phasage des travaux
  - annexe 15 : modélisations des agitations (houle et clapot) : document BRL 2019
  - annexe 16 : étude socio-économique : document BRL 2016
  - annexe 17 : bilan de la concertation préalable

Pièce n°2 : Dossier de mise en compatibilité du PLU de La Turballe ( 125 pages)

- annexe 1 : classes d'état pour le bon état écologique de l'eau
- annexe 2 : suivi de la qualité des rejets des eaux de carénage
- annexe 3 : qualité des sédiments

Pièce n° 3 : Avis administratifs obligatoires

- liste des avis pour chacune des procédures
- avis sur le dossier d'autorisation environnementales
  - avis du CEREMA du 13 janvier 2020
  - avis complémentaire du CEREMA du 25 mars 2020

- avis DRAC du 17 janvier 2020
- avis DRASSM (archéologie) complémentaire à une demande de renseignements en date du 26 mars 2020
- avis CLE du SAGE Estuaire de la Loire du 17 janvier 2020
- avis ARS du 12 février 2020
- avis ARS complémentaire du 18 mars 2020
- avis au titre du Code des transports
  - avis du concessionnaire du port de La Turballe du 30 mars 2020
  - avis du Conseil régional des Pays de la Loire du 30 avril 2020
  - avis du Conseil municipal de la commune de La Turballe du 5 mai 2020
  - avis de la Communauté d'agglomération CAP Atlantique du 13 mai 2020
  - avis du Conseil municipal de la commune de Piriac-sur-Mer du 2 juin 2020
  - avis du Conseil municipal de la commune de Guérande du 8 juin 2020
  - avis de la Commission régionale de gestion de la flotte de pêche du 10 juin 2020
  - avis du Conseil départemental de Loire-Atlantique du 11 juin 2020
  - avis du Conseil portuaire de La Turballe du 12 juin 2020
  - avis de la Grande commission nautique du 17 juin 2020
  - avis de recevabilité de la DDTM-DML du 18 juin 2020
- avis au titre du changement substantiel d'occupation du domaine public maritime
  - avis du Préfet Maritime de l'Atlantique du 27 avril 2020
  - avis du Commandant de la zone maritime atlantique du 30 avril 2020
- avis des sur le dossier de mise en compatibilité du PLU de La Turballe
- avis MRAe du 29 mai 2020

Pièce n° 4 : Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe du 22 juin 2020 (63 pages) avec en annexes :

- l'avis MRAe du 29 mai 2020
- la synthèse des incidences et des mesures d'évitement et de réduction
- la synthèse des prospectives et retombées économiques engendrées par le projet,
- les résultats des tests d'écotoxicité

Pièce n° 5 : Compte rendu de la réunion des PPA dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU

- compte rendu de la réunion des PPA du 11 juin 2020
- avis complémentaire de l'intercommunalité CAP Atlantique remis lors de la réunion du 11 juin 2020.

L'ensemble de ces documents était disponible dans le dossier déposé en mairie de La Turballe et sur le site du registre dématérialisé.

## **5.5. Information du public**

Un avis d'information a été publié dans les annonces légales des journaux « Ouest France » et « Presse Océan » dans les éditions du 13-14 juin 2020 et rappelé dans ces mêmes publications en date du 3 juillet 2020.

Cet avis a également été affiché dans les communes de La Turballe, Guérande et Piriac sur Mer aux lieux ordinaires d'affichage des actes administratifs. L'information par affiches a également été faite sur site, à l'initiative du porteur de projet avec des affiches conformes aux spécifications de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 ( format A2, texte noir sur fonds jaune...). Les affiches placées à l'interface entre l'espace portuaire et la ville, en bordure des axes de circulation du front de mer, permettaient d'avertir tant les usagers du port, que les habitants permanents et que les habitants saisonniers.

En tant que commissaire enquêteur je me suis assuré des affichages en mairie et de la présence des affiches sur site. Tous ces affichages seront attestés par les maires concernés et par le porteur de projet.

Au delà de ces opérations d'information réalisées dans le cadre de l'enquête publique il y a lieu de rappeler l'information en tant réel sur le projet et les procédures en cours mis à disposition sur le site du Département.

## **5.6. Déroulement de l'enquête publique**

En tant que commissaire enquêteur j'ai tenu les permanences aux dates et heures prévues dans l'arrêté prescrivant l'enquête publique. Elles se sont déroulées et plus globalement l'enquête publique dans de bonnes conditions, tant matérielles que relationnelles, sans incident particulier.

En raison de la crise sanitaire, une possibilité de recueillir des observations par téléphone durant les permanences en mairie avait été ouverte par l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête. Cette possibilité n'a pas été utilisée par le public, aucun appel téléphonique à destination du commissaire enquêteur n'a été relevé.

La fréquentation des permanences a été régulière, mais modérée avec une pointe significative lors de la dernière permanence, le 31 juillet.

Le bilan des observations et documents recueillis est le suivant :

- 7 observations ont été déposées en mairie sur le registre papier

- 4 courriers ou dossiers ont été remis au commissaire enquêteur ou transmis en mairie à son attention. Parmi eux figurent l'avis formulé par CAP Atlantique ainsi qu'un dossier remis par Mme Dominique FLOC'H contenant une pétition pour la sécurité rue du Maréchal Juin.
- 10 observations déposées sur le registre dématérialisé. Deux sont des doublons, l'une d'une observation formulée sur le registre papier et une 2ème d'un courrier remis au commissaire enquêteur.

Il y a également lieu de signaler un nombre significatif de personnes venues prendre des renseignements, s'informer, sans vouloir formuler d'observations précises.

Les statistiques établies par la société LEGALCOM gestionnaire du registre dématérialisé recensent le nombre de visiteurs sur le site, le nombre de téléchargements effectués ainsi que le nombre de « visionnages de documents ». Le bilan est le suivant :

- nombre de visiteurs : 202
- nombre de téléchargements : 294
- nombre de « visionnages » :234

D'une manière générale il me semble nécessaire de noter que ces chiffres sont faibles au regard des enjeux portés par le dossier et des impacts potentiels qu'il représente.

## 6. Les observations recueillies et le procès-verbal de synthèse

### 6.1. Présentation des observations recueillies

Toutes les observations recueillies durant l'enquête sont présentées ci-après :

#### 6.1.1. Les observations du registre papier

**Mme CHANFRAY-AMEDYKANE** signale le trafic dense des camions frigorifiques rue du Maréchal Juin créant du bruit et des vibrations et pense opportun d'adapter les voiries pour un accès plus direct pour l'approvisionnement des matériaux et des engins sur le chantier. Elle insiste notamment sur les nuisances créées au virage situé près de la place du marché.

**Un Turballais anonyme** se félicite de ce projet.

**Mme GUERIN Monique** considère que la nouvelle digue prévue est trop longue. Elle souhaite que la cale de mise à l'eau actuelle ne soit pas modifiée pour conserver le côté naturel de la plage.

**Mr BENIOURT Marc** demande l'installation d'un distributeur d'essence sans plomb à destination des plaisanciers.

**Mr REISSER François** 1 quai saint-Paul demande :

- s'il est envisagé de couvrir le parking du quai Saint-Paul réservé aux pêcheurs,
- si un état des lieux avant et après les minages est prévu,

- si les camions pourraient sortir par la rue Garlahy sans avoir de stop,
- s'il est prévu des lieux de pêche pour les pêcheurs amateurs.

**Mme ABRAHAM Élisabeth** 1 quai Saint-Paul, s'insurge contre les pollutions, les poussières, les dégradations notamment au niveau du quai Saint-Paul, contre la surexploitation de la mer...

**Mr DUBOST Laurent** 41 boulevard de Belmont rappelle que des mesures naturelles pour éviter l'accumulation de sédiments et donc des besoins de dragages avaient été abordées lors de réunions et il demande pourquoi la création d'une « chasse » dans la digue sud n'est pas prévue.

### 6.1.2. Les observations du registre dématérialisé

**Mr DANIEL Pascal** est favorable au projet. Il demande l'agrandissement du pôle plaisance dans l'emplacement libéré par le pôle passagers. Il s'étonne de la durée très longue du chantier.

**Mr BOUSQUET Pierre** considère d'une manière générale que le projet allie développement économique et protection dynamique de l'environnement. Il présente par ailleurs trois observations et demandes sur le projet :

- qu'est-il prévu pour fluidifier la circulation routière depuis la route bleue, pour dimensionner les stationnements ?
- comment s'organise la circulation pour l'accès à la nouvelle cale de mise à l'eau et pour le stationnement des remorques,
- peut-il être envisager un port à sec en second rideau pour les besoins de la plaisance.

**Mr POUFRE Bernard** se montre :

- satisfait au niveau de la préparation du dossier avec la prise en compte de l'environnement, l'écoute des utilisateurs et des riverains, l'information préalable au montage du dossier,
- persuadé du besoin et de l'utilité du projet.

**Mr LOHEAC Jean** se félicite du projet,

**Mr PAGEOT Hervé**, utilisateur du port via le club de plongée CNT, est satisfait du projet sur un plan économique mais présente ses craintes et ses idées :

- les travaux l'été peuvent nuire à la fréquentation,
- quelle sera l'incidence sur la plage des Bretons du fait des modifications de courants ? Un manque de sable existe déjà du côté de ker élisabeth,
- attention au prix de mise à l'eau avec la cale neuve. Elle doit être accessible au plus grand nombre,
- pourquoi ne pas prévoir un parking sécurisé en dehors du port pour les utilisateurs des navettes des îles,
- les ralentisseurs peuvent être démontés pendant les travaux pour minimiser les nuisances,

- communiquer avant les tirs de mine pour la sécurité des chasseurs sous-marins et vérification par drone quelques minutes avant.

**Mr THUAULT Patrick** félicite le département pour l'organisation des débats,

**Mr ROBIN Marc** considère que le dossier est incomplet sur le plan environnemental, qu'il occulte une dimension géomorphologique long terme et qu'ainsi il ne prend pas la mesure des conséquences probablement nuisibles pour le paysage de la flèche de Pen Bron. Mr ROBIN présente une analyse argumentée de la dérive sédimentaire qui contredit les affirmations du dossier.

**Mr De La LAURENCIE Olivier** Directeur de projet pour le parc éolien en mer du Banc de Guérande se félicite des réunions de concertation qui se sont tenues et des aménagements retenus qui doivent permettre de sécuriser les accès du port et de développer les diverses activités avec une bonne cohabitation des usages.

### **6.1.3. Les courriers et dossiers remis au commissaire enquêteur :**

- **Le courrier de Mme FLOC'H Dominique du 17 juin 2020.**

Ce courrier adressé à Mr le Maire de La Turballe porte sur la sécurité rue du Maréchal Juin et sur la dangerosité du trafic des camions dans ce même secteur. Mme FLOC'H propose de mobiliser la rue de La Marjolaine dans un plan de circulation des camions. Mme FLOC'H a pris connaissance lors de la permanence du 18 juillet du plan de circulation prévu pour l'approvisionnement du chantier.

- **Le dossier déposé par Mme FLOC'H le 31 juillet 2020**

Le dossier déposé lors de la permanence du 31 juillet comporte 6 documents :

- une requête portant sur 4 points et demandant :
  - l'acheminement des matériaux de construction de la nouvelle digue par la mer,
  - la mise en place d'un sens unique empruntant la rue de La Marjolaine (trajet aller) et la rue du Maréchal Juin (trajet retour) pour les camions,
  - la prise en considération du fait que le trafic de camions pour la construction du port s'ajoutera au trafic pré-existant des camions de marée, des bus, des camions municipaux...
  - la prise en considération que « la saison » va de Pâques à la Toussaint et pas uniquement juillet et août comme le montrent les dates d'ouverture du camping de La Falaise situé sur le trajet des camions.
- Une copie des courriers adressés à Mr Lehénaf le 23 septembre 2018 et à Mr le Maire de La Turballe le 17 juin 2020 portant sur la circulation rue du maréchal Juin et rue de La Marjolaine.

- Copie d'une pétition (en cours) pour la sécurité rue du Maréchal Juin comportant 102 signatures et demandant notamment le rétablissement du passage des camions par la rue de La Marjolaine,
  - Un jeu de 11 photos prises rue du Maréchal Juin pour mettre en exergue les difficultés de circulation,
  - Un jeu de 2 plans présentant le trajet des camions pour un circuit en sens unique et le trajet des piétons et cyclistes pour éviter la rue de La Marjolaine,
  - un ensemble de copies de doléances anciennes se rapportant au trafic routier rue du Maréchal Juin.
- **Le courrier de Mr BOUDAILLER Bruce en date du 31 juillet 2020**

Mr BOUDAILLER est un habitant du quai Saint-Paul qui se dit attentif aux risques associés au projet :

- le risque de dégradation des logements et des commerces de proximité.
  - par les ondes provoquées par le minage, le trépannage et le déroctage. Il demande une étude géologique approfondie pour connaître notamment l'importance du minage à prévoir.
  - par le trafic qui engendre vibrations et dégradations pour lequel il demande les modalités de suivi et de contrôle,

Il note que le passage d'un huissier est prévu mais demande les modalités de cette mission,

- le risque des pollution sonore

Mr BOUDAILLER demande des contrôles par un organisme indépendant, la prise en compte des préconisations de l'ARS dans l'arrêté d'autorisation, une limitation de l'amplitude journalière des horaires du chantier.

Il se montre très critique sur les conditions actuelles d'exploitation du port au regard des nuisances sonores.

- Le risque de pollution de l'environnement et la maîtrise des risques de sécurité

Mr BOUDAILLER note une absence de volonté, de contrôler ces sujets dans le fonctionnement actuel.

- le manque de clarté dans la relation avec les riverains sur l'exécution du projet

Mr BOUDAILLER considère que la mairie doit être un interlocuteur préférentiel durant le chantier pour répondre aux interrogations, aux récriminations, des riverains qui seront forcément largement impactés. Il considère que le fonctionnement actuel ne va pas dans ce sens. Il suggère l'identification d'une personne référente au sein de la

mairie pour assurer l'écoute, l'information et trouver des solutions aux problèmes signalés.

Au delà de ces observations sur les nuisances prévisibles Mr BOUDAILLER s'interroge sur la pertinence de certains investissements tels que la nouvelle cale, le quai pour les passagers, le retrait de la porte anti-tempête, la couverture de l'ancienne darse...

Il s'interroge par ailleurs sur les réelles justifications du projet, demande à connaître les sources de financement et trouve que le dossier pêche par manque d'éléments d'analyse économique.

- **l'avis de CAP Atlantique du 24 juillet 2020**

Dans son courrier du 24 juillet adressé au commissaire enquêteur CAP Atlantique rappelle que son avis favorable daté du 13 mai 2020 se fonde sur la compatibilité du projet avec les enjeux économiques du territoire et avec les orientations du SCOT.

L'avis complémentaire du 24 juillet a pour objectif d'apporter des compléments résultants d'analyses techniques approfondies réalisées par les services communautaires. Ils portent sur :

- la gestion des eaux et l'assainissement : avec des observations sur les modalités d'assainissement des eaux usées, sur la définition des eaux grises, sur la protection des réseaux publics existants lors des travaux,
- la gestion des déchets : le plan de gestion du port qui détaille les méthodes de traitement des déchets devra être mis à jour avant la fin des travaux, étant donné que le règlement est prévu pour évoluer vers le label « port propre »,
- la gestion des transports : les travaux devront prendre en compte les contraintes liées aux lignes de desserte régulières du réseau Lila Presqu'île et aux circuits des transports scolaires,
- l'aménagement : Cap Atlantique rappelle les recommandations formulées lors de la réunion des PPA pour développer l'argumentaire sur l'articulation avec la loi littoral et sur les choix effectués en matière de règles d'urbanisme, ainsi que pour mieux étayer la démonstration de l'intérêt général du projet.

#### **6.1.4. Autres observations**

Au delà des interventions formulées par écrit des personnes sont venues aux permanences pour consulter le dossier mais aussi pour demander des explications ou des précisions. Nombre d'entre elles sont propriétaires sur le front de mer ou à proximité.

D'une manière générale , ces personnes ne se sont pas présentées comme opposées au projet mais ont fait connaître leurs inquiétudes liées aux impacts prévisibles sur la vie courante durant l'opération qu'elles jugent difficilement acceptables.

Le bruit, la circulation des camions et des engins de chantier, le devenir des parkings notamment celui face à la résidence du Phaidra, les vibrations occasionnées par la circulation, et par le chantier sont des sujets largement abordés par les intervenants.

## **6.2. Le procès verbal de synthèse**

Un procès verbal de synthèse a été établi en date du 6 août 2020 et remis à cette même date à Mr Guguen directeur du Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique. Il figure en annexe 3 du présent rapport.

Le document présente les différentes observations du public mais également le contenu des avis administratifs recueillis auprès des personnes publiques associées avec les différentes réserves, observations et suggestions émises. Une synthèse des observations répertoriées par thématiques figure également au document. Les thématiques retenues sont les suivantes :

- la justification du projet et son intérêt général,
- le périmètre du projet
- le financement du projet,
- les études environnementales,
- les impacts des travaux,
  - la circulation routière,
  - le bruit,
  - les vibrations,
  - le stationnements,
  - les activités périphériques,
- l'organisation du chantier,
  - les périodes, les horaires,
  - les suivis et contrôles,
  - l'interface avec la population,
- la mise en compatibilité du PLU.

## **7. Synthèse des observations et réponses du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage a communiqué un mémoire en réponse aux observations du commissaire enquêteur en date du 21 août 2020. Ce document figure en annexe 4 du présent rapport.

Le maître d'ouvrage a choisi d'apporter des réponses suivant les thématiques identifiées par le commissaire enquêteur dans le procès verbal de synthèse.

## **7.1. Sur la justification du projet et sur son intérêt général**

Plusieurs interlocuteurs se sont interrogés sur la justification du projet et sur son intérêt général. La Communauté d'agglomération de CAP Atlantique a recommandé de renforcer le projet sur ces sujets.

Les réponses du maître d'ouvrage portent sur 2 points : l'enjeu de la sécurisation des accès et l'insertion dans la politique de la pêche.

### **7.1.1. au sujet de l'enjeu de la sécurisation des accès**

Le maître d'ouvrage rappelle que le bilan de la concertation met clairement en avant le besoin de sécuriser les accès au port et que cette sécurisation repose sur 2 axes de travaux :

- la nécessité de supprimer les zones de hauts fonds au droit du chenal,
- la nécessité de maîtriser l'agitation dangereuse au droit du chenal résultant de l'orientation de la grande majorité des houles perpendiculaires à la trajectoire d'entrée.

Il précise également que le diagnostic socio-économique réalisé a permis d'identifier les moyens de renforcer l'image et le rayonnement du port via des spécialisations plus marquées et des synergies de croissance entre activités économiques, notamment avec la réparation navale et l'entretien. La sécurisation du port apparaît donc comme une opportunité de réorganiser les activités et de déployer leur potentiel jusqu'ici plafonné.

### **7.1.2. Au sujet de l'insertion dans la politique de la pêche**

Il est précisé que les études socio-économiques montrent que la ressource exploitée par la flottille de La Turballe est plutôt gérée à l'équilibre, avec une stabilité des débarquements et que ce sont surtout les compléments apportés par des navires extérieurs qui font fluctuer le chiffre d'affaire.

Le mémoire rappelle par ailleurs les hypothèses maximale et minimale retenues pour l'étude économique et l'impact faible, voir positif pouvant résulter du Brexit.

## **7.2. Sur le périmètre du projet**

Le projet a soulevé différentes observations sur le dimensionnement de certains ouvrages et sur l'intérêt de certaines réalisations. Le mémoire du maître d'ouvrage répond à l'ensemble de ces questionnements.

### **7.2.1. Au sujet du dimensionnement de la digue**

Le maître d'ouvrage rappelle que dans le cadre des avant-projets des modélisations de l'agitation ont été menées avec différentes longueurs de digue ce qui a conduit à retenir une digue de 545 m et la réalisation d'une contre-digue (épis des brebis) pour assurer la sécurité. Il rappelle que cette justification figure déjà dans le mémoire en réponse à la MRAe.

### **7.2.2. Au sujet de déplacer le pôle passagers**

Pour le maître d'ouvrage, ce déplacement est apparu opportun dans l'optique d'une optimisation du bassin pêche et du développement de l'activité de transport de passagers avec possibilité de créer une structure d'accueil au plus près du ponton.

### **7.2.3. Au sujet de l'intérêt de supprimer la porte anti-tempêtes**

Cette suppression permettra de linéariser le quai entre le quai Garlahy au nord et le quai des Espagnols au sud pour libérer de l'espace pour l'activité pêche et simplifier la co-activité sur le port. Le démantèlement ne sera toutefois engagé qu'après confirmation de l'efficacité de la nouvelle protection.

### **7.2.4. Au sujet des autres pistes d'aménagement évoquées**

- une chasse pour éviter le dépôt de sédiments

Le projet n'a pas retenu la création d'une chasse dans la digue de ceinture pour diverses raisons techniques :

- les chasses efficaces nécessitent de mettre en œuvre de gros débits du port vers le large,
- les niveaux d'eau sont globalement équilibrés de part et d'autre de la digue, en l'absence d'apport de cours d'eau en fond de port,
- la conception nécessiterait un ensemble de vannages coûteux, peu compatible avec le rôle de protection de la digue et gênant pour la sécurité des usagers.

- distributeur d'essence sans plomb

Les cuves nécessaires au poste d'avitaillement existent mais la demande en essence sans plomb est faible voir inexistante. Si la demande apparaît, la Coopération maritime, gestionnaire de la station est prête à étudier la question sachant toutefois que la priorité du port sera de s'orienter vers les alternatives aux énergies fossiles.

- aménagement d'une aire pour hélicoptère

Le parking du Tourlandroux est déjà utilisé comme aire d'atterrissage d'urgence et le réaménagement ne remet pas en cause cette fonctionnalité.

- sécurité incendie

Le port bénéficie d'accès aux services de secours sur l'ensemble des surfaces de terre-plein et ces derniers disposent des pass nécessaires pour entrer à toute heure du jour et de la nuit.

### **7.3. Observations sur le financement du projet**

Le coût global des travaux est de 43 900 000 € HT et plan de financement précisé par le maître d'ouvrage est le suivant :

Contrat de plan Etat-Région part Etat :	8 780 000 € (20%)
Contrat de plan Etat-Région part Région :	8 780 000 € (20%)
CAP Atlantique:	2 000 000 € (4,5%)
Etat -Pacte Cordemais :	4 000 000 € (9,1%)
Autofinancement du Syndicat mixte :	20 340 000 € (36,4%)

### **7.4. Observations sur les études environnementales**

L'enquête publique a révélé des questionnements portant sur la compatibilité avec la loi littoral, sur l'absence de quantification précise des besoins de minage et sur l'impact sur le trait de côte

#### **7.4.1. Au sujet de la compatibilité avec la loi littoral**

Le maître d'ouvrage rappelle que ce sujet a été évoqué dans le mémoire en réponse à la MRAe et que le projet est compatible avec la loi littoral en application de l'article L 121-4 du Code de l'urbanisme en raison d'une nécessité impérative des travaux pour assurer la sécurité du port.

Il considère d'autre part que les évaluations des incidences NATURA 2000 évoquées par la DDTM sont traitées dans le dossier de mise en compatibilité du PLU.

#### **7.4.2. Au sujet des besoins de minage**

Le maître d'ouvrage apporte des éléments nouveaux résultant d'études géotechniques récentes non prises en compte dans l'étude d'impact faisant état de la possibilité de recourir plus largement que prévu à l'utilisation d'un brise roche et donc à limiter le recours au minage.

Il lui apparaît toutefois impossible de connaître précisément le programme de minage résiduel qui est dépendant des techniques et engins mobilisés par l'entreprise chargée des travaux et il précise qu'une information sera transmise aux riverains et usagers lorsque ces éléments seront connus. Il rappelle par ailleurs les protocoles se rapportant aux mesures d'évitement, de réduction, de surveillance des cétacés qui seront imposées aux entreprises.

#### **7.4.3. Au sujet de la dérive sédimentaire**

Le maître d'ouvrage développe une argumentation portant sur le disponible sédimentaire, sur la dynamique du trait de côte dans la baie située entre Le Croisic et la pointe du Castelli qui le conduit à conclure que le projet, avec le nouveau chenal, n'induirait pas de modification du transport sédimentaire et n'aurait pas d'influence sur l'évolution du trait de côte. Il note toutefois qu'il n'y aura jamais de consensus sur la dynamique exacte dans la zone sans instrumentation in situ sur du long terme.

## **7.5. Observations sur les impacts des travaux**

Les impacts des travaux sur le cadre de vie local ont constitué le sujet majeur de cette enquête.

### **7.5.1. Au sujet de la circulation routière**

Le trafic du chantier, qui s'additionnera au trafic d'exploitation actuel aura un impact significatif et majeur sur le secteur concerné. En période de création de la digue le trafic d'approvisionnement en matériaux est estimé à un camion toutes les 4 à 5 minutes et ceci dans les 2 sens de circulation.

Un tel trafic soulève des interrogations et oppositions pour la traversée de Guérande et pour l'accès direct au chantier dans l'agglomération de La Turballe.

Par ailleurs des questions ont été posées sur les possibilités de diminuer ce trafic, notamment à partir d'un approvisionnement par la mer et sur l'information des habitants.

Les réponses du maître d'ouvrage portent sur ces différents sujets.

#### **7.5.1.1. Sur le contournement de Guérande**

Le syndicat mixte portuaire indique que la solution d'un tracé contournant Guérande par la RD 33 à la sortie de La Turballe, direction Saint-Molf, puis la RD 48 et enfin la RD 774 jusqu'au giratoire du Moulin du Diable est étudiée avec les services du Département et pourrait être privilégiée même en cas d'approvisionnement en provenance de la RD 213.

#### **7.5.1.2. Sur le circuit d'accès au port**

Le syndicat mixte confirme la mise en place d'un circuit à sens unique permettant une arrivée par la rue de Maréchal Juin et un départ par la rue de la Marjolaine tel que proposé au dossier. Il note par contre que le circuit inversé (arrivée par la rue de la Marjolaine et départ par la rue du Maréchal Juin) proposé lors de l'enquête publique serait source de croisements compliqués et dangereux.

#### **7.5.1.3. Sur les mesures envisagées pour réduire les nuisances**

Le maître d'ouvrage confirme les mesures adoptées pour réduire les nuisances, à savoir :

- le respect du circuit d'accès au port et l'établissement d'un circuit global à respecter,
- la réutilisation sur site des matériaux résultant de la déconstruction de la digue existante,
- l'autorisation réduite de circulation des camions aux horaires de pointe (8h-9h et 17h-18h) sur la RD 33, la RD 774 et la RD 213,
- l'interruption des approvisionnements de matériaux de carrière en période estivale.

#### **7.5.1.4. Sur le sujet de l'approvisionnement par la mer**

La solution de prévoir des approvisionnements par la mer soulève un certain nombre d'interrogations pour le maître d'ouvrage :

- sur la réalité de la réduction d'impact pour l'approvisionnement de matériaux de carrière en raison des opérations d'extraction, de transport, de chargement dans un port pour le transport maritime,
- sur le coût des opérations d'approvisionnement,
- sur les marchés publics d'approvisionnement et sur les possibilités juridiques d'imposer une source d'approvisionnement,
- sur les usages et sur la sécurité au sein du port durant les opérations de déchargement.

Dans cette situation le maître d'ouvrage considère qu'un approvisionnement par la mer n'est pas exclu mais qu'au stade actuel de la réflexion cette solution ne peut être envisagée comme une solution alternative environnementalement préférable.

### **7.5.2 Au sujet du bruit aérien**

Le niveau sonore a été clairement identifié comme une nuisance du chantier notamment pour les travaux de déroctage, de battage de pieux et de minage. Certaines interrogations se sont également fait jour sur les mesures d'atténuation et sur le contrôle des émergences sonores.

Le maître d'ouvrage précise tout d'abord qu'il convient de différencier les travaux sources de bruits aériens et ceux sources de bruits sous-marins.

Il rappelle, qu'en terme de nuisances sonores pour les riverains la plupart des ateliers vont générer du bruit dans les limites d'émergence classique de 5 dB applicables notamment aux nuisances de voisinage.

Les travaux particulièrement bruyants sont les ateliers de battage/trépannage des pieux, ainsi que le fonctionnement de la centrale à béton. Il est précisé que le projet respectera les horaires et périodes d'interdiction pour les travaux bruyants locaux. Ainsi il ne sera pas prévu de battage ni de trépannage entre 20h et 7h , ni en période estivale.

Par ailleurs, afin de réduire les nuisances sonores des systèmes de précaution ont été retenus tels que des jupes de battage, des capotages, des écrans...

### **7.5.3. Au sujet des vibrations**

Les vibrations liées au trafic routier ainsi qu'aux opérations de battage et de minage sont redoutées avec notamment les conséquences possibles sur le bâti.

En réponse aux interrogations du public le syndicat mixte confirme qu'un constat d'huissier est prévu, réalisé à la charge de l'entreprise avant travaux afin de constater l'état des existants sur le site et ses abords, sur un périmètre défini autour du port, mais aussi sur le tracé emprunté par les camions pour l'approvisionnement du chantier en matériels et matériaux.

Le syndicat mixte portuaire s'engage à une communication de qualité sur ces constats d'huissier. Selon les techniques opérationnelles choisies pour les travaux, il pourra être envisagé, une fois l'entreprise retenue de recourir à un référé préventif, à la charge du maître d'ouvrage, cette

procédure, plus lourde garantissant le contradictoire et la participation des riverains. Au stade actuel, pour le syndicat mixte il ne s'agit toutefois que d'une alternative.

#### **7.5.4. Au sujet du stationnement**

Des interrogations existent dans la population sur l'impact sur les possibilités de stationnement tant au sein de l'espace portuaire qu'à l'extérieur.

Le maître d'ouvrage précise :

- que le projet prévoit l'aménagement de places de stationnement sur le périmètre portuaire pour les usages du port,
- que les offres de stationnement aux alentours de ce périmètre relèvent de la compétence communale.

#### **7.5.5. Au sujet des activités périphériques**

Les pêcheurs amateurs s'interrogent sur le devenir de certaines de leurs zones de pêche. De même les adeptes de la plongée sous-marine demandent que leur sécurité soit prise en compte en cas de travaux type minage susceptibles de les affecter.

Le syndicat mixte précise que les lieux de pêche pour les pêcheurs amateurs seront identifiés une fois les travaux terminés.

Par ailleurs l'entreprise chargée des travaux aura à établir et à faire valider une procédure de communication et d'alerte à destination des pratiquants de plongée.

### **7.6. Observations sur l'organisation du chantier**

Les observations recueillies sur ce thème portent essentiellement sur les périodes et les horaires de travaux ainsi que sur les suivis et contrôles qui seront mis en place. Une demande d'interface avec la population pour permettre une information en temps réel durant les travaux a également été souvent exprimée.

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont été les suivantes :

#### **7.6.1. Au sujet des périodes et des horaires**

Il est ainsi rappelé que les travaux très bruyants, sources de nuisances aériennes et réglementés par le Code de la santé seront interdits entre 20h et 7h du matin, avec une interdiction complète en période estivale.

Toutefois, pour éviter les pics de circulation ou travailler à la marée, le syndicat mixte précise que certains ateliers non bruyants pourront avoir lieu en dehors de la plage horaire prévue (2h avant ou 2h après) avec son accord et celui de la Commune.

### **7.6.2. Au sujet des suivis et des contrôles**

Le Syndicat mixte indique que d'une manière générale, les procédures d'exécution de travaux comprendront toujours des protocoles de vérification et des points d'arrêt de façon à pouvoir prouver le respect du gabarit des impacts annoncés dans le dossier d'évaluation environnementale.

Plusieurs interlocuteurs sont prévus d'être mobilisés sur le suivi des impacts environnementaux, ainsi :

- sur le respect des trafics :
  - l'entreprise en charge de travaux assurera un premier niveau de contrôle interne,
  - un comptage routier ponctuel sera organisé tous les ans et confié à un organisme de contrôle, l'écologue du chantier prévu dans l'étude d'impact,
  - les comptages routiers annuels permettront de connaître le trafic aux points identifiés dans l'étude d'impact (Escoublac, Herbignac et RD 33).
- sur le respect des niveaux de bruit :
  - l'entreprise assurera un premier niveau de contrôle interne avec un enregistrement au sonomètre de ses ateliers bruyants,
  - un contrôle acoustique extérieur sera également organisé, de façon inopinée et confié à un organisme de contrôle, l'écologue du chantier
- sur les risques de vibrations :

le suivi est organisé à partir de constats d'huissier avant et après travaux.

### **7.6.3. Au sujet de l'interface avec la population**

Le Syndicat mixte portuaire prévoit la poursuite de la dynamique d'échange engagée lors de la concertation et des comités qui ont suivi.

Il précise également qu'il est prévu :

- la création d'un comité de liaison qui poursuivra les échanges en présence des interlocuteurs locaux (mairie, riverains, représentants des activités portuaires, associations) et des acteurs du chantier.
- l'ouverture d'une boîte à questions numérique ou la mise à disposition d'un registre,
- l'identification d'un interlocuteur privilégié à la mairie.

## **7.7. Observations sur la mise en compatibilité du PLU**

Le maître d'ouvrage apporte des précisions sur 2 points :

- sur la sollicitation du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

Le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire est complètement associé à la procédure et est favorable au transfert de gestion prévu après l'autorisation du changement substantiel d'occupation du domaine public maritime.

- sur la liaison ville-port de l'OAP « le port et de ses abords »

Les échanges avec la Commune sur le contenu de l'OAP vont se prolonger en lien avec la révision du PLU engagée et avec les réflexions sur l'exploitation et l'aménagement du port.

Dans ce contexte de décalage de temporalité entre l'autorisation des travaux portuaires et la révision du PLU l'OAP n'a pour but que de poser les grands objectifs d'urbanisation du secteur portuaire.

## 8. Conclusions

L'enquête publique sur le réaménagement et l'extension du port de La Turballe s'est déroulée dans de bonnes conditions avec une prise en compte et un respect des préconisations définies par la Préfecture dans le cadre de la crise sanitaire en cours. Malgré les contraintes du moment la participation a été significative.

Le projet n'a pas soulevé, à une exception près, d'opposition sur les principes de réaménagement et d'extension du port et la qualité de la concertation menée par le Département a été régulièrement reconnue par les intervenants.

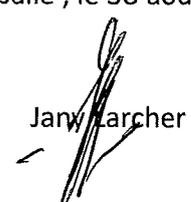
Même si le projet n'est pas contesté, l'enquête publique a mis en évidence des inquiétudes très fortes sur les conséquences de la phase chantier sur le cadre de vie local qu'il appartient au porteur de projet d'analyser et de prendre en compte.

REÇU EN PRÉFECTURE  
NANTES, le

- 1 SEP. 2020

La Turballe, le 30 août 2020

Janv Larcher



Annexes :

Annexe 1 : Arrêté préfectoral du 5 juin 2020 portant ouverture de l'enquête publique

Annexe 2 : Avis d'enquête publique-préparation-déroulement

Annexe 3 : Procès verbal de synthèse du 6 août 2020

Annexe 4 : mémoire en réponse aux observations du commissaire enquêteur du 21 août 2020